DZIENNIK URZĘDOWY

MINISTERSTWA KOMUNIKACJI.

20 października **Nr. 25.** Rok 1930.

T R E Ś Ć:

SPRAWY SŁUŻBY DROGOWEJ I URZĄDZEŃ ZABEZPIECZAJĄCYCH RUCH POCIĄGÓW.

195.

Rozporządzenie Ministra Komunikacji z dn. 9 lipca 1930 r. Nr. V/5/6195/30 w sprawie „Przepisów Sygnalizacji na Kolejach Polskich".

Na podstawie art. 4, poz. 7 i art. 10 ustawy z dnia 12 czerwca 1924 roku o zakresie działania Ministra Kolei Żelaznych i o organizacji urzędów kolejowych (Dz. U. R. P. Nr. 57, poz. 580) oraz art. 2 rozporządzenia Prezydenta Rzeczypospolitej z dnia 24 września 1926 roku w sprawie ustanowienia urzędu Ministra Komunikacji (Dz. U. R. P. Nr. 97, poz. 567) zatwierdzam zamieszczone niżej „Przepisy Sygnalizacji na Kolejach Polskich".

§ 1.

Przepisy Sygnalizacji na Kolejach Polskich wchodzą w życie w dniu 1-go listopada 1930 roku na wszystkich pierwszo i drugorzędnych linjach kolei normalnotorowych z wyjątkiem linij kolejowych na obszarze W. M. Gdańska, dla których termin wprowadzenia tych przepisów będzie ogłoszony oddzielnie.

W okresie od dnia 1-go listopada do dnia 5-go listopada 1930 r., w którym powinna nastąpić zmiana przyrządów sygnałowych, z wyjątkiem urządzeń wspomnianych w § 2 niniejszego rozporządzenia, celem dostosowania ich do przepisów sygnalizacji, obowiązuje niniejsze rozporządzenie w odniesieniu do każdego poszczególnego sygnału od chwili dokonanego w tym czasie przekształcenia lub ustawienia odnośnego przyrządu sygnałowego.

§ 2.

Do czasu przystosowania wszystkich istniejących urządzeń sygnałowych do „Przepisów Sygnalizacji na Kolejach Polskich" obowiązują te przepisy z odchyleniami i zastrzeżeniami, wyszczególnionemi w „Postanowieniach przejściowych" (Dodatek II do Przepisów Sygnalizacji na Kolejach Polskich) i w § 4, 5 i 6 niniejszego rozporządzenia.

§ 3.

Z chwilą wejścia w życie „Przepisów Sygnalizacji na Kolejach Polskich" przestają obowiązywać:

1. Kolejowe przepisy sygnałowe (Eisenbahn - Signalordnung) (Dz. U. Rz. Niem. str. 377 z roku 1907 i str. 515 z roku 1917) i inne obowiązujące dotąd na ziemiach b. zaboru pruskiego przepisy w tej dziedzinie, sprzeczne z niniejszem rozporządzeniem.
2. „Przepisy Sygnałowe" wprowadzone rozporządzeniem b. austrjackiego Ministerstwa Kolei Żelaznych L. 34817/10 z dnia 15 września 1917 roku i inne obowiązujące dotąd na ziemiach b. zaboru austrjackiego przepisy w tej dziedzinie, sprzeczne z niniejszem rozporządzeniem.
3. Rozporządzenie Ministra Kolei z dnia 14 lipca 1926 r. Nr. V/5266/26 w sprawie ujednostajnienia zasadniczych sygnałów na Kolejach Polskich i zmian w przepisach sygnalizacji (Dz. Urz. M. K. Nr. 8 z 1926 r., poz. 15) wraz z „Przepisami Sygnalizacji

na Kolejach Polskich", zatwierdzonemi przez Ministra Kolei w dniu 28 listopada 1924 r. i wprowadzonemi cytowanem rozporządzeniem z 14 lipca 1926 r. w Dyrekcjach Okręgowych Kolei Państwowych Warszawskiej, Radomskiej i Wileńskiej.

4. Rozporządzenie Ministra Komunikacji z dnia 18 marca 1927 r. Nr. IV-16049/11 w sprawie częściowej zmiany w „Przepisach Sygnalizacji", obowiązujących w Dyrekcjach Okręgowych Kolei Państwowych w Krakowie, Lwowie i Stanisławowie (Dz. Urz. M. K. Nr. 3 z 1927 r., poz. 19).

5. Rozporządzenie Ministra Komunikacji z dnia 26 stycznia 1929 r. Nr. V-4572/27 w sprawie częściowej zmiany i uzupełnienia „Przepisów Sygnalizacji na Kolejach Polskich" (Dz. Urz. M. K. Nr. 2 z 1929 r. poz. 26).

§ 4.

W związku ze stopniem przystosowania przyrządów sygnałowych do „Przepisów Sygnalizacji na Kolejach Polskich" obowiązują lub są dopuszczalne następujące odchylenia od wprowadzonych przepisów sygnalizacji:

1. Sygnały 9 i 10 mogą być narazie nie stosowane na wagach pomostowych.
2. Dostosowanie do „Przepisów Sygnalizacji na Kolejach Polskich" tych latarń zwrotnicowych, które do nich jeszcze nie są dostosowane, powinno nastąpić stopniowo przez wymianę latarń zużytych.
3. Dostosowanie do przepisów sygnalizacji świateł kontrolnych na semaforach i tarczach ostrzegawczych powinno być dokonane w przeciągu 2 lat, licząc od dnia wejścia w życie „Przepisów Sygnalizacji na Kolejach Polskich" na podstawie niniejszego rozporządzenia.

§ 5.

Obowiązujące jest stosowanie wskaźników 1 i 2. Inne wskaźniki przewidziane w „Przepisach Sygnalizacji na Kolejach Polskich" stosuje się w miarę potrzeby.

§ 6.

W jakim zakresie „Przepisy Sygnalizacji na Kolejach Polskich" mają być stosowane na trzeciorzędnych kolejach żelaznych użyteczności publicznej, określi oddzielne rozporządzenie Ministra Komunikacji.

Do czasu wydania takiego rozporządzenia odnośne wnioski, w każdym poszczególnym wypadku, Dyrekcja powinna przedkładać Ministerstwu Komunikacji do zatwierdzenia.

WYDAWNICTWO MINISTERSTWA KOMUNIKACJI.

Drukarnia Państwowa. Nr. 52285. 27.VIII.30. 8.500.

Załącznik do rozp. Min. Komunikacji z dnia 9 lipca 1930 r. N. V/5/6195/30.

PRZEPISY SYGNALIZACJI NA KOLEJACH POLSKICH.

Postanowienia ogólne.

1. Sygnały przewidziane w niniejszych przepisach stosują się na normalnotorowych kolejach żelaznych użyteczności publicznej znaczenia ogólnego, pierwszorzędnych i drugorzędnych. W jakim zakresie przepisy niniejsze mają być stosowane na normalnotorowych kolejach użyteczności publicznej trzeciorzędnych (znaczenia miejscowego), określi odnośne rozporządzenie Ministra Komunikacji.

2. Sygnały i wskaźniki nie zawarte w niniejszych przepisach nie mogą być stosowane bez zezwolenia Ministerstwa Komunikacji.

3. Sygnały służą do wzajemnego porozumiewania się w celu zapewnienia bezpieczeństwa ruchu.

4. Sygnały dzielą się na wzrokowe i słuchowe. Sygnały wzrokowe dzielą się na dzienne i nocne.

Nocne sygnały wzrokowe należy stosować także we dnie, jeżeli sygnały dzienne nie są widzialne z odległości 200 m.

Na pociągach należy stosować sygnały nocne we dnie w tunelach długości ponad 500 m.

5. W razie dostrzeżenia, lub usłyszenia dwóch różnych sygnałów, należy zastosować się do tego sygnału, który bardziej zapewnia bezpieczeństwo ruchu.

Każdy sygnał wątpliwy należy rozumieć w znaczeniu, które bardziej zapewnia bezpieczeństwo ruchu.

6. Każdy pracownik kolejowy podczas pełnienia służby wykonawczej winien mieć przy sobie odpowiednie przybory sygnałowe.

Uwaga: Na lewych stronicach niniejszych przepisów podane są sygnały, zaś na prawych — przepisy ich stosowania.

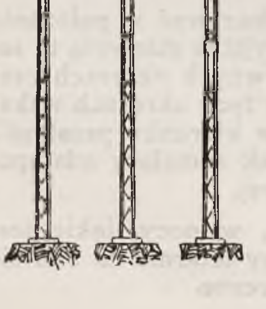
S Y G N A Ł Y

I. Semafory.

Sygnał 1: „Stój".

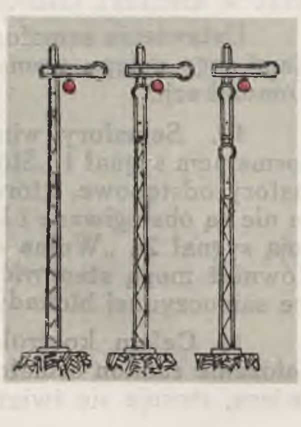
We dnie:

Ramię semaforu — na semaforach zaś wieloramiennych najwyższe ramię semaforu — ustawione poziomo na prawo od słupa semaforowego, jeżeli patrzeć w kierunku jazdy.



W nocy:

Czerwone światło na semaforze zwrócone do pociągu.



PRZEPISY STOSOWANIA SYGNAŁÓW.

§ 1. Semafory.

1. Do dawania sygnałów dziennych używa się ramion, a do dawania sygnałów nocnych, świateł na słupie semaforu.

2. Semafory rozróżnia się: wjazdowe, wyjazdowe, drogowskazowe i odstępowe.

3. Semafory wjazdowe ustawia się przed stacjami, na szlakach zaś, przed odgałęzieniami i splotami linji kolejowych, przed miejscami, gdzie linje kolejowe krzyżują się w poziomie szyn, przed mostami zwodzonemi, a ponadto przed miejscami niebezpiecznemi, wymagającemi w ciągu dłuższego czasu zatrzymywania się pociągów w odległości najmniej 50 m. przed zwrotnicą najdalej wysuniętą, wzgl. przed miejscem, które ma być zabezpieczone. Jeżeli jednak przed semaforem wjazdowym nie jest ustawiony sygnał ostrzegawczy (patrz § 2 ust. 6), to semafor wjazdowy należy ustawić przed miejscem, które ma być zabezpieczone, w odległości wyznaczonej dla sygnałów ostrzegawczych (patrz § 2 ust. 5). W celu zwrócenia w tym wypadku uwagi na semafor, należy ustawić przed nim w odległości około 400 m. wskaźnik 2. (Dodatek I).

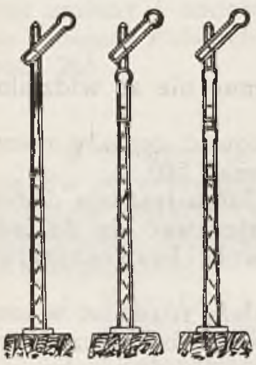
Sygnał 2a: „Wolna droga w kierunku prostym".

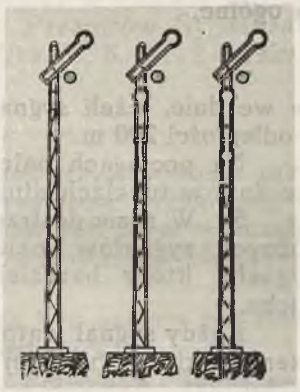
We dnie:

Ramię semaforu — na semaforach zaś wieloramiennych najwyższe ramię semaforu—wzniesione pod kątem około 45⁰ na prawo, od słupa semaforowego, jeżeli patrzeć w kierunku jazdy.

W nocy:

Zielone światło na semaforze zwrócone do pociągu.





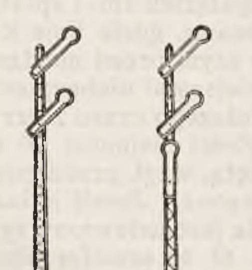
Sygnał 2b: „Wolna droga w kierunku zbocznym".

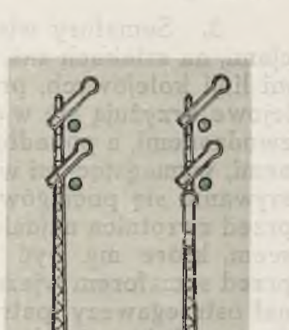
We dnie:

Na semaforach dwuramiennych dwa ramiona semaforu — na semaforach zaś trzyramiennych dwa górne ramiona semaforu — wzniesione pod kątem około 45⁰ na prawo, od słupa semaforowego, jeżeli patrzeć w kierunku jazdy.

W nocy:

Dwa na jednem pionie zielone światła na semaforze zwrócone do pociągu.





Uwaga: Sygnał 2b wymaga zmniejszenia szybkości pociągu.

4. Semafory wjazdowe wskazują: a) na stacjach: czy wjazd na stację jest wzbroniony, czy też dozwolony w kierunku prostym, czy też w zbocznym, b) na szlaku: w razie odgałęzienia, czy wzbroniony, czy też dozwolony jest przejazd przez zwrotnicę, w kierunku prostym, czy na odgałęzienie, w razie zaś skrzyżowania torów lub splotu torów w poziomie, czy jest wzbroniony, czy dozwolony przejazd przez skrzyżowanie względnie splot torów.

Nadto przy semaforach wjazdowych na stację stosuje się, w razie potrzeby wskaźnik 3a (Dodatek I) celem wskazania toru, lub grupy torów, na które ma wjazd nastąpić.

5. Semafory wyjazdowe wskazują, czy wyjazd z odnośnego toru lub grupy torów jest wzbroniony, czy dozwolony.

Jeżeli od toru wyjazdowego odgałęziają się dwie linje lub więcej, to sygnały 2b, względnie 2c na semaforach wyjazdowych dwuramiennych względnie trzyramiennych wskazują, że wyjazd jest dozwolony w kierunku zbocznym.

Zamiast semaforów wieloramiennych może być stosowany w miarę potrzeby wskaźnik 3b do oznaczenia linji na którą wyjazd jest dozwolony.

Jeżeli semafor wyjazdowy służy do wskazania wyjazdu z grupy torów, lub z kilku grup torów i zachodzi potrzeba wskazania, dla której grupy torów lub dla którego toru odnośnej grupy ustawiono semafor wyjazdowy, wówczas stosuje się wskaźnik 3c. (Dodatek I).

6. Semafory drogowskazowe stosuje się w miarę potrzeby na stacjach do wskazywania wjazdu na tor lub grupę torów, które nie zostały wskazane przez semafor wjazdowy.

7. Semafory odstępowe służą do wskazania, czy wolno wjechać w odstęp znajdujący się za semaforem.

8. Jeżeli przy torach równoległych zachodzi wątpliwość do których z tych torów odnoszą się semafory w ich pobliżu ustawione, to należy ustawić wskaźnik 4 (Dodatek I) przy pierwszym z torów, do których semafory te się nie odnoszą.

9. Semafory ustawia się z prawej strony toru, patrząc w kierunku jazdy, lub nad osią odnośnego toru.

Na tych linjach dwutorowych, na których jazda odbywa się normalnie po lewej stronie, ustawia się semafory wjazdowe i odstępowe po lewej stronie, patrząc w kierunku jazdy.

Ustawienie semaforów niezgodne z postanowieniami tego ustępu wymaga zezwolenia Ministerstwa Komunikacji.

10. Semafory winny wskazywać w położeniu normalnem sygnał 1 „Stój". Wyjątek stanowią te semafory odstępowe, które w pewnych okresach czasu nie są obsługiwane i które w tych okresach wskazują sygnał 2a „Wolna droga w kierunku prostym". Również mogą stanowić wyjątek semafory odstępowe samoczynnej blokady linjowej.

11. Celem kontrolowania, w nocy, jakie jest położenie ramion semaforu i czy latarnie na nim się świecą, stosuje się światła wsteczne.

Sygnał 2c *): „Wolna droga w drugim kierunku zbocznym".

We dnie:

Trzy ramiona semaforu wzniesione pod kątem około 45° na prawo, od słupa semaforowego, jeżeli patrzeć w kierunku jazdy.



W nocy:

Trzy zielone światła na semaforze zwrócone do pociągu.



*) Stosowanie trzyramiennych semaforów w nowych urządzeniach jest dozwolone tylko za zezwoleniem Ministerstwa Komunikacji.

Uwaga: Sygnał 2c wymaga zmniejszenia szybkości pociągu.

Gdy semafor wskazuje sygnał 1 „Stój", górna latarnia pokazuje wstecz duże światło matowo-białe *), a dolna względnie dolne latarnie na semaforze wieloramiennym — małe światła matowo-białe.

Gdy semafor wskazuje sygnał 2 a, górna latarnia pokazuje wstecz duże światło białe, a dolna względnie dolne latarnie na semaforze wieloramiennym — małe światła matowo-białe.

Gdy semafor wskazuje sygnał 2 b, dwie górne latarnie pokazują wstecz dwa duże światła białe, dolna zaś latarnia na semaforze trzyramiennym — małe światło matowo-białe.

Gdy semafor wskazuje sygnał 2 c, wszystkie latarnie pokazują wstecz duże światła białe.

Powyżej wskazane światła wsteczne należy stosować na semaforach wjazdowych obowiązkowo, na innych zaś semaforach w miarę potrzeby.

11 a. W razie kiedy semafory nie są widzialne z peronu i w zależności od innych warunków miejscowych, mogą być stosowane urządzenia wzrokowe lub słuchowe, wskazujące w pokoju dyżurnego ruchu, lub na peronie, położenie ramion semaforu (patrz wsk. 7).

12. Przy manewrowaniu taborem na stacji wzgl. mijance sygnały 2a, 2b i 2c „Wolna droga", oznaczają zakaz manewrowania na jezdni przygotowanej dla oczekiwanego pociągu.

13. Ramiona semaforów nie oddanych do użytku, należy zwiesić i przymocować do słupa. Semafory unieważnione oznacza się przez ukośne umocowanie krzyża drewnianego na poziomo ustawionem ramieniu semafora. Semaforów takich nie oświetla się.

14. Jeżeli semafor wskazuje sygnał 1 „Stój", należy użyć wszelkich dozwolonych środków, żeby pociąg zatrzymać przed tym semaforem. Również należy zatrzymać pociąg przed semaforem, jeżeli, w nocy, semafor nie jest oświetlony, lub wskazuje białe światło. Wreszcie należy pociąg zatrzymać także w razie, jeżeli niema semaforu na miejscu, gdzie miał się znajdować.

15. Jeżeli semafor wskazuje sygnał 2b lub 2c „Wolna droga w kierunku zbocznym", to szybkość pociągu należy zmniejszyć stosownie do przepisów ruchu. Również i na sygnał 2a „Wolna droga w kierunku prostym" szybkość pociągu winna być zmniejszona, jeżeli w poszczególnych wypadkach wymagają tego przepisy ruchu

16. Pociąg który stanął przed semaforem wskazującym sygnał 1 „Stój", może jechać dalej dopiero wówczas, jeżeli sygnał 1 „Stój" zmieniono na sygnał 2a, 2b lub 2c „Wolna droga", lub jeżeli pracownik kolejowy do tego przeznaczony — po wręczeniu prowadzącemu pociąg pisemnego upoważnienia do dalszej jazdy — da ręczny sygnał 27 „Naprzód".

Pociąg zatrzymany przed semaforem wskazującym białe światło, lub przed semaforem nie oświetlonym w nocy, może jechać dalej, jeżeli kierownik pociągu i maszynista — a przy parowo-

*) Światło „matowo-białe" — jeżeli światło latarni jest zakryte szkłem jednostronnie powleczonem białą glazurą.

Światło „białe" — jeżeli światło latarni jest zakryte szkłem bezbarwnem.

II. Tarcze ostrzegawcze.

Sygnał 3: „Semafor lub tarcza zatrzymania wskazuje sygnał Stój" 1 lub 11a.

We dnie:	*W nocy:* *)
Okrągła tarcza żółta z czarnym pierścieniem i białą obwódką, zwrócona do pociągu.	Dwa pomarańczowe światła w linji wznoszącej się ukośnie na prawo, zwrócone do pociągu.

*) Uwaga: W razie stosowania nocnych świetlnych sygnałów we dnie może być za zezwoleniem Ministerstwa Komunikacji zastosowane wzamian dwu tylko jedno światło, dawane dwiema lampkami.

zach jadących luzem maszynista i palacz — stwierdzą stanowczo, że ramię, względnie ramiona semaforu wskazują sygnał 2a, 2b lub 2c „Wolna droga". Pociąg, zatrzymany wskutek braku semaforu na miejscu, gdzie miał się znajdować, może jechać dalej tylko wówczas, jeżeli pracownik kolejowy do tego przeznaczony — po wręczeniu prowadzącemu pociąg pisemnego upoważnienia do dalszej jazdy — da ręczny sygnał 27 „Naprzód".

17. Jeżeli drużyna pociągowa zarówno parowozowa jak konduktorska otrzymała zawiadomienie, że semafor jest zepsuty, lub, że dla danego pociągu semafor nie będzie ważny lub wreszcie, że semaforu niema na swojem miejscu, to pociąg może przejechać bez zatrzymania ten semafor chociaż on wskazuje sygnał 1 „Stój", lub też to miejsce, w którem brak semaforu, pod warunkiem, że obok odnośnego semaforu, lub też w miejscu brakującego semaforu dany będzie ręczny sygnał 27 „Naprzód".

Jeżeli drużynie pociągowej zapowiedziano na stacji, że semafor jest nieważny lub, że go niema na swojem miejscu, a obok, względnie w miejscu tego semaforu nie będzie dany ręczny sygnał 27 „Naprzód", to pociąg należy zatrzymać przed tym semaforem, bez względu na to, czy semafor wskazuje sygnał 1 „Stój", czy sygnały 2a, 2b lub 2c „Wolna droga". Dalsza jazda może nastąpić dopiero po daniu ręcznego sygnału.

Jeżeli przy sygnale 1 „Stój" na semaforze wzgl. w miejscu brakującego semaforu, dawany jest ręczny sygnał 27 „Naprzód", a personel pociągowy nie został jednak na jednej z poprzedzających stacji uwiadomiony, że sygnał na semaforze jest nieważny, wzgl., że semaforu niema, to należy pociąg zatrzymać przed sygnałem 1 „Stój", wzgl. przed miejscem brakującego semaforu. Dalsza jazda może nastąpić tylko przy ścisłem przestrzeganiu postanowienia § 1 ust. 16.

§ 2. Tarcze ostrzegawcze.

1. Tarcza ostrzegawcza przed semaforem wskazuje jaki jest sygnał na odnośnym semaforze, a przed tarczą zatrzymania, że pociąg zbliża się do sygnału 11a.

2. Położenie normalne tarczy ostrzegawczej winno odpowiadać normalnemu położeniu odnośnego semaforu (§ 1 ust. 10).

3. Tarczę ostrzegawczą ustawia się z tej strony toru, z której ustawiony jest odnośny semafor, lub tarcza zatrzymania. Między semaforem a odnośną tarczą ostrzegawczą winna istnieć taka zależność, że albo obydwa sygnały są dawane równocześnie, albo, że sygnał 4 może być dany dopiero po daniu sygnału 2a, 2b lub 2c „Wolna droga".

4. Celem zwrócenia uwagi na tarczę ostrzegawczą, poprzedzającą semafor, ustawia się bezpośrednio przed nią wskaźnik 1 (Dodatek 1).

Sygnał 4: „Semafor wskazuje sygnał 2a, 2b lub 2c Wolna droga".

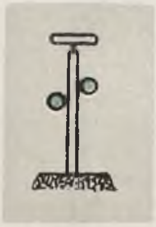
We dnie:

Tarcza w położeniu poziomem.



W nocy:

Dwa zielone światła w linji wznoszącej się ukośnie na prawo, zwrócone do pociągu.



5.*) Tarcze ostrzegawcze winny być ustawione przed semaforami wjazdowymi i odstępowymi, a w razie potrzeby, także przed innymi semaforami, oraz przed tarczami zatrzymania (sygnał 11a) w odległości potrzebnej do zatrzymania pociągu przed sygnałem 1 lub 11a „Stój".

Odległość ta winna wynosić:

a) na spadku, na poziomej i na wzniesieniu do 5°/₀₀ co najmniej 700 m.

b) na wzniesieniu powyżej 5°/₀₀ co najmniej 500 m.

Odległości pomiędzy tarczą ostrzegawczą a semaforem mogą być w poszczególnych przypadkach, za zezwoleniem Ministerstwa Komunikacji, zmniejszone, jeżeli, wskutek warunków profilu toru, ciężar hamowany każdego kursującego tam pociągu wystarczy do zatrzymania go przed semaforem wjazdowym na projektowanej zmniejszonej odległości (drodze hamowania).

6. Ulgi w stosowaniu tarcz ostrzegawczych na kolejach drugorzędnych wymagają zezwolenia Ministerstwa Komunikacji.

7. Celem kontrolowania w jakiem położeniu jest tarcza ostrzegawcza, oraz czy latarnie na niej się świecą, pokazują one wstecz:

a) przy ustawieniu sygnału 3, górne — duże światło matowo-białe, dolne — małe światło matowo-białe;

b) przy ustawieniu sygnału 4, górne — duże światło białe, dolne — małe światło matowo-białe.

8. Tarcze ostrzegawcze nie oddane jeszcze do użytku, należy zdjąć ze słupa. Tarcze ostrzegawcze czasowo unieważnione, oznacza się przez ukośne umocowanie krzyża drewnianego na pionowo ustawionej tarczy. Latarń takich tarcz nie oświetla się.

9. Jeżeli tarcza ostrzegawcza wskazuje sygnał 3 „Semafor lub tarcza zatrzymania wskazuje sygnał Stój 1 lub 11a", to należy regulować bieg pociągu tak, aby zatrzymanie go przed odnośnym sygnałem „Stój" było zapewnione.

Tak samo należy postąpić, jeżeli tarcza ostrzegawcza nie jest oświetlona w nocy, lub jeżeli wskazuje białe światła.

*) Uwaga: 1) Tam, gdzie jest stosowana samoczynna blokada linjowa, tarcze ostrzegawcze, jak również i wskaźniki 2 mogą być za zezwoleniem Ministerstwa Komunikacji niestosowane. W tym wypadku semafor powinien znajdować się przed osłanianym odcinkiem torowym, na odległości potrzebnej do zatrzymania pociągu.

Uwaga: 2) Na semaforach i tarczach ostrzegawczych przed semaforami, mogą być na poszczególnych linjach względnie odcinkach linji, za zezwoleniem Ministerstwa Komunikacji, stosowane i we dnie nocne sygnały świetlne (jednakowe we dnie i w nocy) takie, jak sygnały nocne podług Przepisów Sygnalizacji. W tym przypadku ramiona semaforu, względnie okrągła żółta tarcza — są zbędne.

Uwaga: 3) W poszczególnych przypadkach może być stosowane na semaforach oraz tarczach ostrzegawczych przed semaforami — światło migawkowe.

III. Semafory z tarczą ostrzegawczą, odnoszącą się do następnego semaforu.

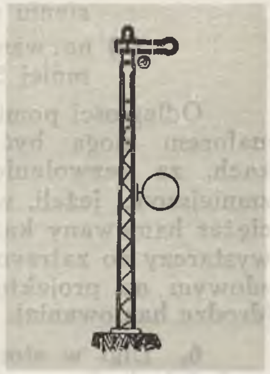
Sygnał 1 i jednocześnie sygnał 3: „Stój".

W nocy widoczny jest tylko sygnał 1 „Stój".

We dnie:

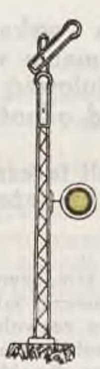


W nocy:

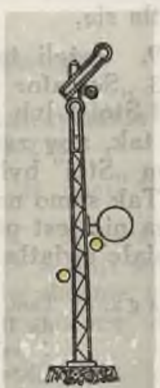


Sygnał 2a i jednocześnie sygnał 3: „Wolna droga w kierunku prostym, odnośny dalszy semafor wskazuje sygnał 1 Stój".

We dnie:



W nocy:



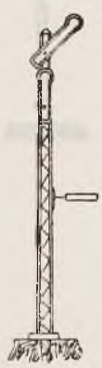
§ 3. Semafory z tarczą ostrzegawczą, odnoszącą się do następnego semaforu.

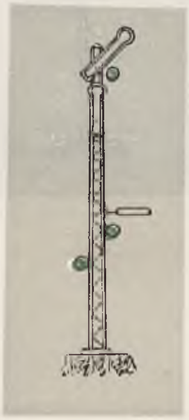
Semafor taki otrzymuje się przez umieszczenie tarczy ostrzegawczej na słupie semaforu poniżej jego ramion.

Sygnał 2a i jednocześnie sygnał 4:

„Wolna droga w kierunku prostym, odnośny dalszy semafor wskazuje sygnał 2a lub 2b Wolna droga".

We dnie: *W nocy:*



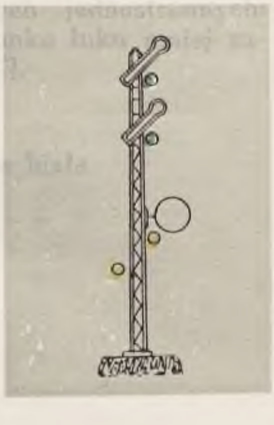


Sygnał 2b i jednocześnie sygnał 3:

„Wolna droga w kierunku zbocznym, odnośny dalszy semafor wskazuje sygnał 1 Stój".

We dnie: *W nocy:*





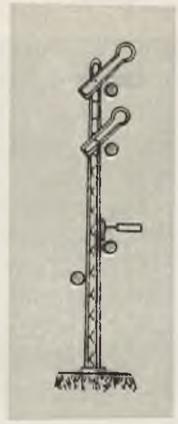
Sygnał 2b i jednocześnie sygnał 4:

„Wolna droga w kierunku zbocznym, odnośny dalszy semafor wskazuje sygnał 2a lub 2b Wolna droga".

We dnie:



W nocy:



IV. Tarcze przetokowe.

Sygnał 5: „Przetaczanie wzbronione".

We dnie:

Kwadratowa tarcza niebieska z białą obwódką, której jedna przekątnia ustawiona jest pionowo. Tarcza zwrócona jest w stronę, z której przetaczanie dozwolone jest tylko do tarczy i oznacza miejsce, poza które przetaczanie od tej strony jest wzbronione.



W nocy:

Niebieskie światło zwrócone w stronę, z której przetaczanie dozwolone jest tylko do tarczy.



§ 4. Tarcze przetokowe.

1. Sygnały przetokowe wskazują, czy przetaczanie jest dozwolone, czy też wzbronione.

Na sygnał 5 „Przetaczanie wzbronione" nie wolno przetaczać poza tarczę przetokową.

2. Dla pociągów wjeżdżających i wyjeżdżających tarcze przetokowe nie mają znaczenia.

Sygnał 6: „Przetaczanie dozwolone".

We dnie:	*W nocy:*
Tarcza w położeniu poziomem.	Matowo-białe światło zwrócone w tę stronę, co światło sygnału 5.



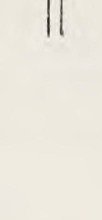


V. Latarnie lub tarcze na zwrotnicach.

Sygnał 7a: Zwrotnica nastawiona w kierunku prostym. Jazda na ostrze".

(Przy rozjazdach łukowych jednostronnych: „Zwrotnica nastawiona w kierunku łuku mniej zakrzywionego. Jazda na ostrze").

Tarcza prostokątna biała.



§ 5. Latarnie lub tarcze na zwrotnicach

1. Jako sygnałów na zwrotnicach do oznaczania ich położenia używa się latarń oszklonych szkłem koloru mlecznego, *) które wskazują położenie zwrotnic (jednakowymi sygnałami we dnie i w nocy).

We dnie używa się także tarcz zamiast latarń.

2. Latarnie z sygnałami 7a, 7b, 7c i 7d ustawia się przy rozjazdach zwykłych i pojedyńczych rozjazdach angielskich, mianowicie po jednej latarni na początku każdej zwrotnicy.

3. Przy rozjazdach łukowych dwustronnych stosuje się przy jeździe na ostrze, w obu położeniach zwrotnicy, sygnał 7c. Strzałka wskazuje, odpowiednio do kierunku odgałęziającego się toru odgałęzienie w prawo, lub w lewo.

4. Jako sygnałów na zwrotnicach angielskich używa się latarń oszklonych szkłem koloru mlecznego, które wskazują położenie zwrotnic jednakowymi sygnałami we dnie i w nocy.

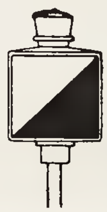
5. Latarnie z sygnałami 8a, 8b, 8c, 8d, ustawia się przy podwójnych rozjazdach angielskich, mianowicie jedną latarnię w środkowej części rozjazdu, z boku.

*) Uwaga: Światło mleczne, jeżeli światło latarni jest zakryte szkłem koloru mlecznego.

Sygnał 7b: „Zwrotnica nastawiona w kierunku prostym. Jazda z ostrza".

(Przy rozjazdach łukowych jednostronnych: „Zwrotnica nastawiona w kierunku łuku mniej zakrzywionego. Jazda z ostrza").

Tarcza trójkątna biała, której kąt prosty znajduje się w prawym, lub lewym górnym rogu latarni, odpowiednio do tego, w którą stronę idzie odgałęzienie.



Sygnał 7c: „Zwrotnica nastawiona w kierunku zbocznym. Jazda na ostrze".

(Przy rozjazdach łukowych jednostronnych: „Zwrotnica nastawiona w kierunku łuku bardziej zakrzywionego. Jazda na ostrze").

Biała strzała, zwrócona skośnie ku górze, wskazująca kierunek zboczenia.



Przy podwójnych rozjazdach angielskich, jazd z ostrza nie sygnalizuje się.

Częściowe ukazanie się trzeciej strzały mlecznego koloru, jak to widać na rysunku, wskazuje na nieprzyleganie iglicy (ostrza) i oznacza, że jazda na zwrotnicę jest wzbroniona.



Sygnał 7d: „Zwrotnica nastawiona w kierunku zbocznym. Jazda z ostrza".

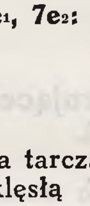
(Przy rozjazdach łukowych jednostronnych: „Zwrotnica nastawiona w kierunku łuku bardziej zakrzywionego. Jazda z ostrza").

Biała tarcza okrągła.

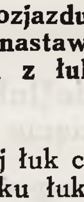


Sygnał $7e_1$, $7e_2$: „Zwrotnica rozjazdu łukowego dwustronnego nastawiona do jazdy po jednym z łuków. Jazda z ostrza".

Biała tarcza okrągła, na niej łuk czarny zwrócony wklęsłą stroną w kierunku łuku, na który zwrotnica jest nastawiona.



$7e_1$



$7e_2$

Va. Latarnie na zwrotnicach angielskich podwójnych.



Sygnał 8 a.

Jazda przygotowana na prosto z lewego toru przed zwrotnicą na prawy tor za zwrotnicą.



Sygnał 8 b.

Jazda przygotowana na prosto z prawego toru przed zwrotnicą na lewy tor za zwrotnicą.



Sygnał 8 c.

Jazda przygotowana w zboczenie z lewego toru przed zwrotnicą na lewy tor za zwrotnicą.



Sygnał 8 d.

Jazda przygotowana w zboczenie z prawego toru przed zwrotnicą na prawy tor za zwrotnicą.

VI. Latarnie lub tarcze wskazujące zamknięcie toru na stacji.

Sygnał 9: „Tor jest zamknięty".

Kresa czarna pozioma na tle białej, okrągłej tarczy.



§ 6. Latarnie lub tarcze wskazujące zamknięcie toru na stacji.

1. Jako sygnałów wskazujących zamknięcie toru na stacji używa się latarń oszklonych szkłem koloru mlecznego, które wskazują jednakowe sygnały zarówno we dnie jak i w nocy i są ważne tak dla pociągów, jak i dla przetaczania.

We dnie używa się także tarcz, zamiast latarń.

2. Sygnał 9. „Tor jest zamknięty" wskazuje: a) że jazda i przetaczanie dozwolone jest tylko do miejsca, gdzie się sygnał znajduje; b) na obrotnicach i wagach pomostowych, że jazda po nich jest zabroniona.

3. Sygnał 9. „Tor jest zamknięty" stosuje się w następujących wypadkach: a) do oznaczenia końca toru ślepego, jeżeli tor ten używany jest do wjazdu pociągów, lub do przetaczania; b) do oznaczenia prostopadłego do toru położenia ramienia żórawi wodnych; c) do oznaczenia wykolejnic i zwrotnic torów piaskowych; wreszcie d) do oznaczenia obrotnic i wag pomostowych, gdy jazda po nich jest zabroniona. W wypadkach a) i c) ustawia się sygnał ten z prawej strony odnośnego toru.

Sygnał ten można również stosować do oznaczenia toru zajętego przez tabor, do którego nie wolno dojeżdżać, oraz do oznaczenia przeszkód dla ruchu na torach.

Sygnał 10: „Zamknięcie toru uchylone".

Kresa czarna, ukośna pod kątem około 45°, w górę ku stronie prawej w kierunku jazdy, na tle białej, okrągłej tarczy.



Sygnał 9 „Tor jest zamknięty" na ramieniu żórawia wodnego (wysięgnica) wskazuje w obu kierunkach:

We dnie: *W nocy:*





Gdy wysięgnica ustawiona jest równolegle do toru, latarnia rzuca matowo-białe światło w obu kierunkach.

4. Latarnie, które służą do dawania sygnałów 9 „Tor jest zamknięty" i 10 „Zamknięcie toru uchylone", mają z tyłu, gdy sygnalizują „Tor jest zamknięty", dwa matowo-białe światełka w linji poziomej, gdy zaś sygnalizują „Zamknięcie toru uchylone", dwa matowo-białe światełka w linji ukośnej, wznoszącej się pod kątem około 45° ku stronie prawej.

Latarnie, które służą wyłącznie do dawania sygnału 9 „Tor jest zamknięty", zaopatruje się w razie potrzeby w tylnej ścianie w mały, okrągły otwór, przepuszczający biało-matowe światło, gdy się latarnia świeci.

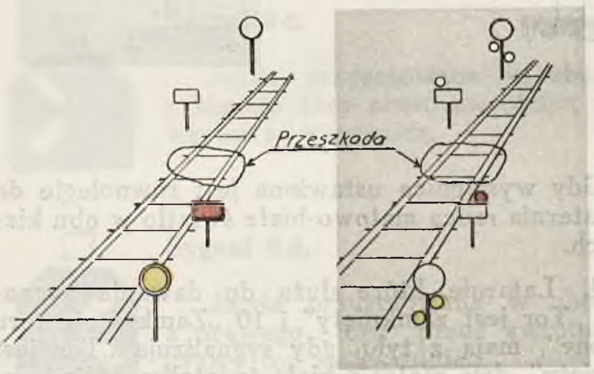
5. Jeżeli latarnia na obrotnicy, lub na wadze pomostowej wskazuje sygnał 9 „Tor jest zamknięty", należy użyć wszelkich dozwolonych środków, aby pociąg przed obrotnicą lub wagą pomostową zatrzymać; we wszystkich innych wypadkach stosowania sygnału 9 „Tor jest zamknięty", należy pociąg zatrzymać przed tym sygnałem.

VII. Sygnały drogowe.

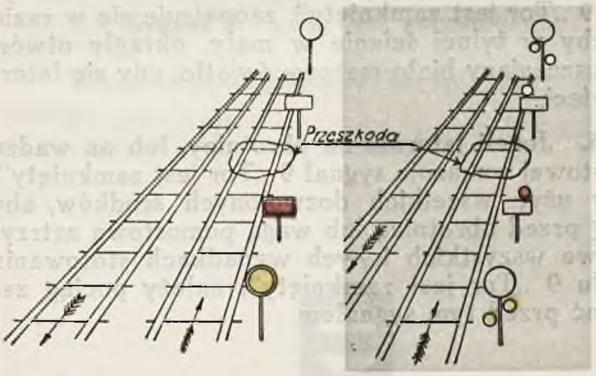
Sygnał 11a: „Stój". Dawany za pomocą tarczy zatrzymania.

We dnie:	*W nocy:*
Czworokątna tarcza czerwona z białą obwódką, zwrócona do pociągu.	Czerwone światło zwrócone do pociągu.

Na linji jednotorowej:



Na linji dwutorowej przy ruchu prawobieżnym.



Uwaga: Przy lewobieżnym ruchu na linji dwutorowej sygnały należy ustawiać po lewej stronie toru, patrząc w kierunku jazdy.

§ 7. Sygnały drogowe.

1. Sygnały drogowe daje się tarczą, chorągiewką, petardami, świstawką ustną, trąbką lub ręką.

2. Sygnały 11a i 12 ustawia się z prawej strony toru, patrząc w kierunku jazdy. Dla pociągu idącego w niewłaściwym kierunku po torze linji dwutorowej, ustawione w powyższy sposób, sygnały są obowiązujące, chociaż z tego pociągu będą widzialne po lewej stronie toru.

Na tych linjach dwutorowych, na których jazda odbywa się normalnie po lewej stronie, sygnały 11a i 12 ustawia się po lewej stronie, patrząc w kierunku jazdy.

Dla pociągu idącego w niewłaściwym kierunku po torze linji dwutorowej, ustawione w powyższy sposób, sygnały są obowiązujące, chociaż z tego pociągu będą widzialne po prawej stronie toru.

3. Celem umożliwienia kontroli, czy latarnia na tarczy zatrzymania świeci się, winna ona pokazywać od tyłu światło białe.

4. Sygnał 11a „Stój" daje się najmniej w odległości 200 m. od miejsca, które ma być osłonięte, nadto zaś przed tym sygnałem, w odległości wskazanej w § 2 ust. 5, ustawia się przenośną tarczę ostrzegawczą, która różni się od stałej tarczy ostrzegawczej mniejszym rozmiarem.

5. Sygnał 11a „Stój" stosuje się:

a) jeżeli stan toru, lub jakakolwiek przeszkoda zagraża bezpieczeństwu ruchu pociągów;

b) jeżeli pewna część szlaku jest tak uszkodzona, że można po niej przejechać tylko z prędkością mniejszą, aniżeli 15 km. na godzinę, a służba pociągowa nie została o tem powiadomiona na jednej z poprzedzających stacji (patrz § 7 ust. 19).

W obu wypadkach należy przeszkodę osłonić z obu stron, jak na rysunku sygnału 11a, bez względu na to, czy pociąg jest oczekiwany, czy nie.

W razie krótkotrwającej przeszkody dla ruchu, zezwala się na torze linji dwutorowej osłonić przeszkodę sygnałami 11a i 3 tylko z tej strony, z której normalnie kursują pociągi.

W tym wypadku, zamiast przepisowych sygnałów, po drugiej stronie przeszkody winien, na odległości najmniej 700 m. za przeszkodą, znajdować się pracownik kolejowy, mający przy sobie przyrządy sygnałów 11b i 11d, za pomocą których powinien zatrzymać pociąg, któryby po tym torze szedł w kierunku niewłaściwym.

Jeżeli pracownik kolejowy, który dostrzegł przeszkodę jest sam i niema możności wezwać pomocy, winien najpierw osłonić sygnałami przeszkodę na linji dwutorowej z tej strony, z której normalnie odbywa się ruch pociągów na uszkodzonym torze, a na linji jednotorowej i przy uszkodzeniu obu torów linji dwutorowej z tej strony, z której się najpierw oczekuje pociągu. Jeżeli nie ma pod ręką tarcz, względnie latarń, należy przedewszystkiem osłonić przeszkodę z obu stron sygnałem 11d „Stój"

Sygnał 11 b: „Stój" dawany ręcznie.

We dnie:	*W nocy:*
Wywijanie w koło naprzeciw pociągu, w płaszczyźnie prostopadłej do toru, rozwiniętą chorągiewką sygnałową, jakimkolwiek innym przedmiotem, lub ręką.	Wywijanie w koło naprzeciw pociągu, w płaszczyźnie prostopadłej do toru, ręczną latarką ze światłem białem, lub spokojne trzymanie ręcznej latarki ze światłem czerwonem, zwróconem do pociągu.







Sygnał 11 c: „Stój" dawany trąbką, lub ustną świstawką.

Trzy krótkie, szybko po sobie następujące tony, kilkakrotnie powtórzone.

Sygnał 11 d: „Stój" dawany spłonkami (petardami).

Wybuch spłonki

w odległości przepisanej w § 2 ust. 5, powiększonej o 200 m., zaczynając od strony powyżej wskazanej.

Gdyby ze względu na nadjeżdżający pociąg założenie spłonek (petard) w tej odległości nie było możliwe, należy założyć petardy przynajmniej w odległości przepisanej w § 2 ust. 5, a następnie — biegnąc naprzeciw pociągu — dawać sygnały 11b i 11c „Stój".

Gdyby założenie spłonek nawet i na tę odległość nie było możliwe, należy — biegnąc naprzeciw pociągu — zatrzymać go sygnałami 11b i 11c „Stój".

Po założeniu spłonek w przepisanej odległości należy osłonić przeszkodę z obu stron sygnałami 11a „Stój" i tarczami ostrzegawczemi w przepisanej odległości.

Po osłonięciu sygnałami przeszkody w wypadku b) należy oczekiwać na pociąg przy sygnale 11a „Stój", a po zatrzymaniu pociągu przy tym sygnale, zawiadomić maszynistę i prowadzącego pociąg o powodach zatrzymania i udzielić im potrzebnych wyjaśnień.

6. Sygnał 11b „Stój" stosuje się:

a) jeżeli potrzeba sygnalizowania „Zwolnić bieg" zajdzie nagle i niemożliwem jest danie sygnału 12 (patrz § 7 ust. 17);

b) jeżeli drużyna nadjeżdżającego, lub przejeżdżającego pociągu daje sygnał 11b lub 11c „Stój";

c) jeżeli przy nadjeżdżającym, lub przejeżdżającym pociągu zauważono coś takiego, co przy dalszej jeździe pociągu mogłoby zagrażać bezpieczeństwu ruchu, lub spowodować straty materjalne;

d) jeżeli nadjeżdża pociąg w chwili, gdy poprzedni pociąg nie opuścił jeszcze tego samego odstępu;

e) jeżeli pociąg jedzie po zamkniętym torze bez poprzedniego zawiadomienia;

f) jeżeli na linji dwutorowej jedzie pociąg po torze niewłaściwym bez poprzedniego zawiadomienia;

g) jeżeli na czole pociągu są niewłaściwe sygnały, z wyjątkiem wypadku zgaśnięcia jednej z dwu latarń z białem światłem na linji jednotorowej, lub przy jeździe po torze właściwym na linji dwutorowej;

h) jeżeli na czole pociągu zgasły oba przepisane światła;

i) jeżeli na torze znajdują się zwierzęta większe, lub ludzie, którym grozi niebezpieczeństwo przejechania, a których nie można już na czas z toru usunąć.

7. Jeżeli przy torach równoległych zachodzi wątpliwość, do których z tych torów odnoszą się sygnały 11a „Stój" w ich pobliżu ustawione, to należy ustawić wskaźnik 4 (Dodatek I) przy pierwszym z torów, do których sygnały te się nie odnoszą.

8. Sygnał 11b „Stój" należy dawać o ile możności po stronie maszynisty.

9. Jeżeli zachodzi wątpliwość, czy drużyna pociągowa spostrzeże sygnał 11a lub 11b, należy sto-

Sygnał 12: „Zwolnić bieg".

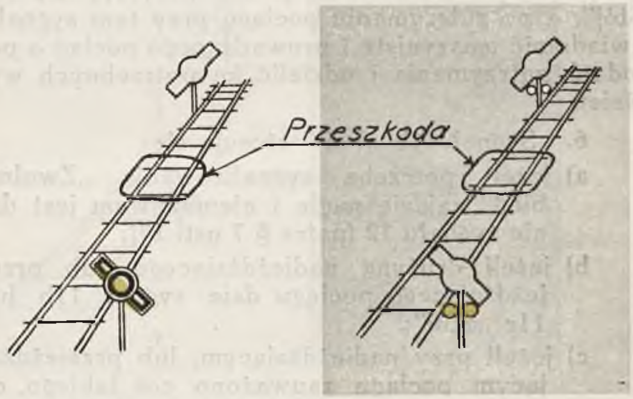
We dnie:

Okrągła tarcza żółta z czarnym pierścieniem i białą obwódką na środku ramienia ustawionego w dół pod kątem około 45° na prawo w kierunku jazdy, zwrócona do pociągu.

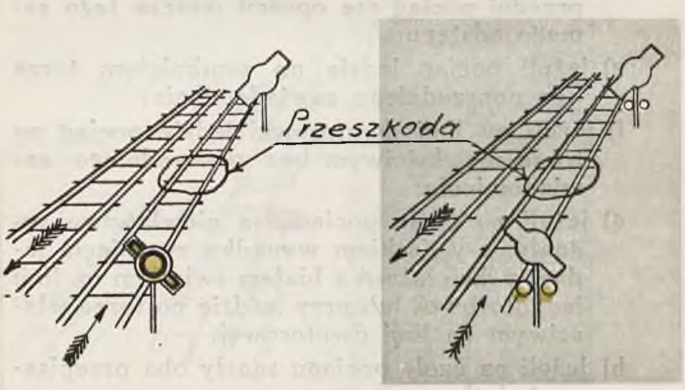
W nocy:

Dwa pomarańczowe światła w linji poziomej, zwrócone do pociągu.

Na linji jednotorowej:



Na linji dwutorowej: przy ruchu prawobieżnym.



Uwaga: Przy lewobieżnym ruchu na linji dwutorowej sygnały należy ustawiać po lewej stronie toru, patrząc w kierunku jazdy.

sować jednocześnie sygnał 11c, dając go przy zbliżaniu się pociągu i podczas jego przejazdu.

10. Jeżeli na linjach dwutorowych jeden tor między dwiema stacjami jest zamknięty, należy oprócz sygnałów 11a „Stój", osłaniających przeszkodę na szlaku, osłonić ten tor również na obydwóch stacjach poza wyjazdową zwrotnicą, sygnałem 11a „Stój", w tym razie bez sygnału ostrzegawczego.

11. Sygnał 11d „Stój" stosuje się:

a) do zabezpieczenia pociągu zatrzymanego na szlaku, łącznie z sygnałem 11a „Stój" w miejscu, gdzie się znajduje jego tarcza ostrzegawcza;

b) w miejscu, gdzie się znajduje tarcza ostrzegawcza sygnału 11a „Stój" w razie, jeżeli pracownik kolejowy dający z jakiegokolwiek powodu sygnał 11a „Stój", nie ma pewności, że o ustawieniu tego sygnału wie stacja sąsiednia, obowiązana do zawiadomienia drużyny pociągowej o miejscu ustawienia tego sygnału;

c) w odległości oznaczonej dla tarcz ostrzegawczych w § 2 ust. 5, jeżeli wskutek mgły, zawieji śnieżnej i t. p. sygnał 1 „Stój", niemający tarczy ostrzegawczej, nie jest widzialny na odległość potrzebną do zatrzymania pociągu.

Jeżeli założenie spłonek w przepisanej odległości przed semaforem nie jest możliwe, należy ułożyć spłonki przed semaforem możliwie najdalej.

d) w wypadkach przewidzianych w § 7 ust. 5 i w odległości tamże przepisanej;

e) zawsze, jeżeli założenie spłonki może się przyczynić do zatrzymania pociągu w porę lub do zmniejszenia szybkości pociągu w celu uniknięcia wypadku.

12. Spłonki zakłada się zawsze trzy, z tych dwie na prawym, a trzecią na lewym toku szyn w kierunku jazdy.

Wybuch choćby tylko jednej spłonki oznacza sygnał „Stój".

Odległość między spłonkami na prawym toku szyn winna wynosić nie mniej, jak 30 m. Trzecią spłonkę umieszcza się na lewym toku, mniej więcej w równej odległości od obu spłonek, umieszczonych na prawym toku.

13. Na dany sygnał 11a „Stój" należy użyć wszelkich dozwolonych środków, ażeby pociąg zatrzymać przed tym sygnałem. Na dany sygnał 11b, 11c lub 11d „Stój" należy użyć wszelkich dozwolonych środków, aby pociąg jaknajprędzej zatrzymać.

14. Sygnał 12 „Zwolnić bieg" stosuje się, jeżeli na pewnej części toru należy jechać z szybkością mniejszą od szybkości przewidzianej w rozkładzie jazdy.

Takie miejsce na torze należy osłonić z obu stron jak na rysunku sygnału 12 bez względu na to czy pociąg jest oczekiwany czy nie.

15. Sygnał 12 „Zwolnić bieg" daje się w odległości najmniej 400 m. przed miejscem, po którem należy jechać ze zmniejszoną szybkością.

16. Celem uwidocznienia miejsca ustawienia sygnału 12 oraz kontroli czy latarnie na nim świecą się, winny one pokazywać wstecz dwa białe światła umieszczone na linji poziomej.

17. Jeżeli potrzeba sygnalizowania „Zwolnić bieg" zajdzie nagle, danie zaś sygnału 12 „Zwolnić bieg" jest już niemożliwe, należy pociąg zatrzymać i udzielić ustnie wskazówek maszyniście i prowadzącemu pociąg.

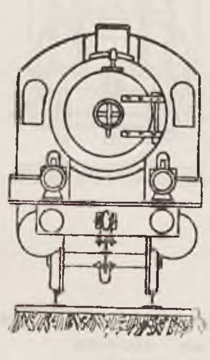
18. Na dany sygnał 12 „Zwolnić bieg" należy bieg pociągu tak uregulować, ażeby pociąg przez miejsce oznaczone jechał z szybkością wskazaną maszyniście na jednej z poprzedzających stacji; o ile zaś maszynista nie został przedtem zawiadomiony ani o sygnale 12 „Zwolnić bieg", ani o tem, z jaką szybkością należy jechać przez miejsce tym sygnałem oznaczone, należy zwolnić bieg pociągu do 15 km. na godzinę.

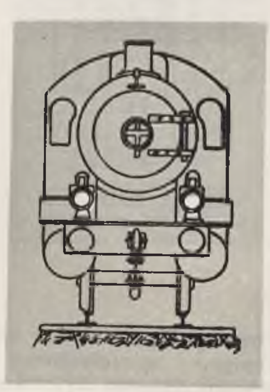
19. W razie potrzeby zwolnienia biegu pociągów poniżej 15 km. na godzinę, należy uszkodzone miejsce osłonić sygnałem 11a „Stój" i tarczami ostrzegawczemi w przepisanej odległości, a maszynistę każdego pociągu zatrzymanego przy tym sygnale, oraz prowadzącego pociąg, zawiadomić z jaką szybkością może pociąg przejechać przez uszkodzone miejsce. Dopiero gdy najbliższa stacja zostanie zawiadomioną o uszkodzeniu toru i o tem, z jaką szybkością pociągi mogą przez tę przeszkodę przejeżdżać, należy sygnał 11a „Stój" usunąć, a natomiast dać sygnał 12 „Zwolnić bieg". (Patrz § 7 ust. 5).

VIII. Sygnały na pociągu.

Sygnał 13a: „Oznaczenie czoła pociągu jadącego po linji jednotorowej, lub po torze linji dwutorowej we właściwym kierunku".

We dnie:	*W nocy:*
Niema żadnego szczególnego znaku.	Dwie latarnie z białem światłem na przodzie pociągu.





§ 8. Sygnały na pociągu.

1. Do sygnałów na pociągu używa się latarń, oraz tarcz.

2. Sygnały na pociągu służą do oznaczenia czoła i końca pociągu, oraz do zapowiadania pociągów dodatkowych.

3. Na parowozie popychającym zawiesza się na środku tylnej ściany parowozu, lub na prawym tylnym zderzaku latarnię, która — w nocy — rzuca w tył światło czerwone.

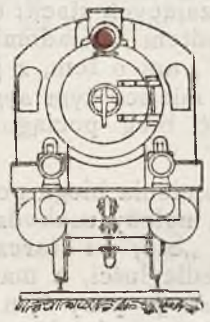
4. Latarnie sygnałów 13b, 14a i 14b na pociągach idących po torze zamkniętym linji dwutorowej mają — w nocy — światła białe zamiast czerwonych.

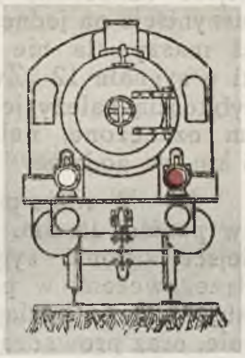
5. Jeżeli pociąg wraca ze szlaku do stacji, to należy przed rozpoczęciem jazdy powrotnej zmienić sygnały na czole i końcu pociągu, stosownie do nowego kierunku jazdy; w tym wypadku na linjach dwutorowych latarnie sygnału 14a i 14b rzucają w tył — w nocy — światło białe.

6. Jeżeliby sygnały 13b, 14a, 14b lub 15 pociągu stojącego na stacji mogły wprowadzać w błąd pociągi wjeżdżające — w nocy — wówczas należy latarnie ze światłem czerwonem usunąć, lub

Sygnał 13b: „Oznaczenie czoła pociągu jadącego po torze linji dwutorowej w niewłaściwym kierunku".

We dnie:	*W nocy:*
Okrągła tarcza czerwona z białą obwódką na przodzie pociągu.	Dwie latarnie: prawa w kierunku jazdy z białem, lewa z czerwonem światłem na przodzie pociągu.

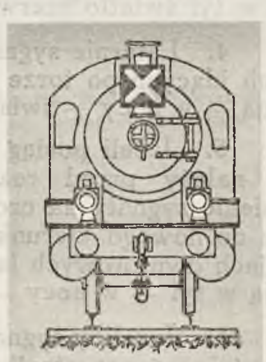




Sygnał 13c: „Oznaczenie czoła pociągu z pługiem odśnieżnym".

We dnie:	*W nocy:*
Nieoświetlona latarnia z białym krzyżem ukośnym na tle czarnem, umieszczona: a) przed kominem parowozu, gdy parowóz jedzie kominem naprzód; b) na wierzchu tendra, gdy parowóz jedzie tendrem naprzód.	Dwie latarnie z białem światłem na przodzie pociągu, nad zderzakami parowozu względnie tendra oraz trzecia oświetlona latarnia z białym krzyżem ukośnym, umieszczona jak przy sygnalizacji dziennej.





zasłonić na czas przejścia oczekiwanego pociągu, lub też światła czerwone zmienić na ten czas na białe.

7. Pociągi dodatkowe winny być sygnalizowane sygnałem 15, sygnałem zaś 16 jedynie tylko na linjach jednotorowych, których strażnice nie są połączone z sąsiedniemi stacjami ani telegraficznie, ani telefonicznie i tylko wówczas, jeżeli w odpowiedniej porze niema przed pociągiem dodatkowym pociągu tego samego kierunku.

Stosowanie sygnału 16 na linjach dwutorowych i na tych linjach jednotorowych, których strażnice połączone są z sąsiedniemi stacjami telegraficznie, lub telefonicznie, wymaga zezwolenia Ministerstwa Komunikacji.

8. Parowozami i innymi silnikami jadącymi luzem nie sygnalizuje się pociągów dodatkowych.

9. Sygnały 15 i 16 należy stosować tylko wówczas, jeżeli służba linjowa nie może być w inny sposób zawiadomiona o ruchu dodatkowego pociągu.

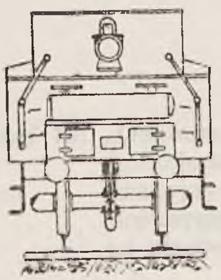
Sygnał 14a: „Oznaczenie końca pociągu składającego się z parowozów lub innych silników idących luzem".

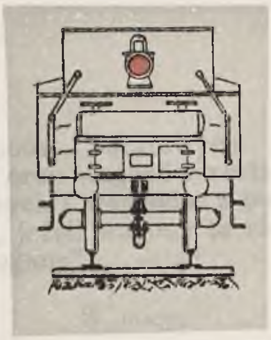
We dnie:

Jedna latarnia, lub okrągła tarcza czerwona z białą obwódką na tylnej ścianie parowozu, lub innego silnika.

W nocy:

Jedna latarnia rzucająca w tył światło czerwone na tylnej ścianie parowozu, lub innego silnika.





Sygnał 14b: „Oznaczenie końca innych pociągów".

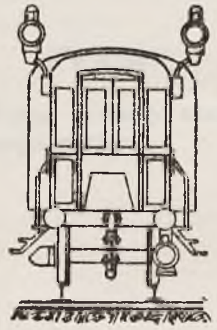
We dnie:

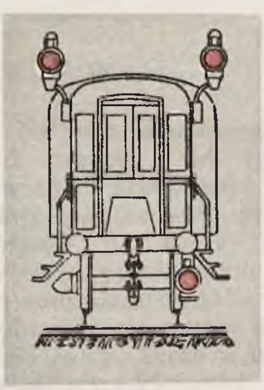
Dwie latarnie, lub dwie tarcze w górnej części ostatniego wagonu, widoczne z przodu i z tyłu pociągu i jedna latarnia, lub tarcza na środku tylnej ściany, lub na prawym zderzaku ostatniego wagonu, lub parowozu, idącego w końcu pociągu.

Tarcze górne prostokątne, podzielone na cztery trójkąty, z których górny i dolny pomalowany czerwono, oba boczne zaś biało. Tarcza dolna okrągła, czerwona z białą obwódką.

W nocy:

Dwie latarnie rzucające w tył światło czerwone, a naprzód światło białe, w górnej części ostatniego wagonu i jedna latarnia, rzucająca w tył światło czerwone, na środku tylnej ściany, lub na prawym zderzaku ostatniego wagonu, lub parowozu, idącego w końcu pociągu.



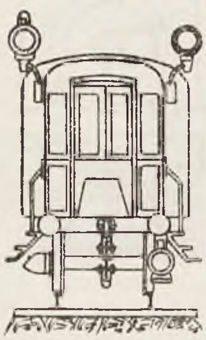


Uwaga: Górne latarnie względnie tarcze mogą być umieszczone na wagonie przedostatnim, względnie ostatniem wagonie hamulcowym pociągu, jezeli widzialność ich nie będzie przez to zmniejszona.

Sygnał 15: „Za pociągiem sygnalizującym jedzie bezpośrednio pociąg dodatkowy".

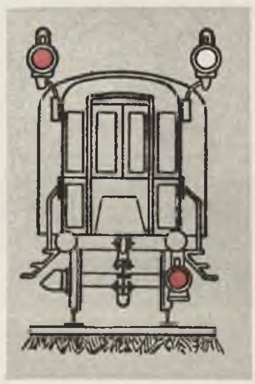
We dnie:

Sygnał 14b zmieniony o tyle, że zamiast prawej latarni, względnie tarczy biało-czerwonej, znajduje się okrągła tarcza biała z czarną obwódką.



W nocy:

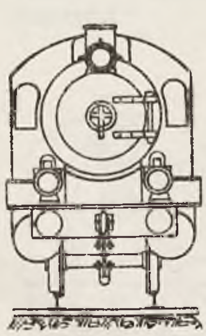
Sygnał 14b zmieniony o tyle, że prawa latarnia rzuca w tył światło białe.



Sygnał 16: „Po przejściu pociągu sygnalizującego przejdzie bezpośrednio pociąg dodatkowy w kierunku przeciwnym".

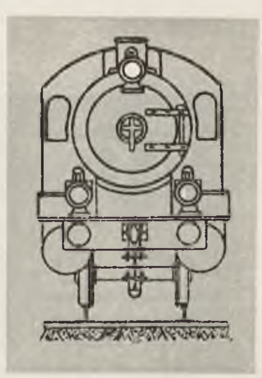
We dnie:

Tarcza biała z czarną obwódką na przodzie pociągu.



W nocy:

Latarnia z białem światłem ponad latarniami sygnału 13a.



IX. Sygnały na taborze kolejowym.

Sygnał 17: „Oznaczenie przodu i tyłu parowozu przetokowego".

We dnie:	*W nocy:*
Niema żadnego szczególnego znaku.	Z przodu i z tyłu po jednej latarni z białem światłem.

Sygnał 18: „Oznaczenie wagonów pocztowych z funkcjonarjuszami, oraz wagonów restauracyjnych, sypialnych i wagonów z podróżnymi na stacji, jeżeli wagony te nie są złączone z pociągiem".

We dnie:	*W nocy:*
Niebieska chorągiewka z obu końców wagonu, umocowana u góry ściany szczytowej.	Latarnia z niebieskiem światłem z obu końców wagonu, umocowana u góry ściany szczytowej.

Sygnał 19: „Oznaczenie wagonów pocztowych w pociągach w czasie postoju, podczas załadowywania i wyładowywania".

We dnie:	*W nocy:*
Niebieska chorągiewka zawieszona na otwartych drzwiach wagonu.	Latarnia z niebieskiem światłem, świecącem na trzy strony, zawieszona na otwartych drzwiach wagonu.

Sygnał 20: „Oznaczenie wózków kolejowych i drezyn".

We dnie:	*W nocy:*
Niema żadnego szczególnego znaku.	Na linji jednotorowej od przodu i od tyłu światło czerwone; na linji dwutorowej, przy jeździe po torze we właściwym kierunku, od przodu białe światło, od tyłu czerwone, przy jeździe zaś po torze w niewłaściwym kierunku, od przodu czerwone światło, od tyłu białe; przy jeździe po zamkniętym torze linji dwutorowej od przodu i od tyłu światło białe.

§ 9. Sygnały na taborze kolejowym.

1. Na stacjach, na których niema parowozów manewrowych, parowozy wyjeżdżające z parowozowni do pociągów, lub odjeżdżające od pociągów do parowozowni, oraz parowozy pociągowe manewrujące na stacji, mogą mieć sygnały pociągu, który powiozą, względnie pociągu, który przywiozły, a z drugiej strony światło białe.

2. Przy stosowaniu sygnału 18 może być użyta tylko jedna niebieska chorągiewka względnie latarnia z niebieskiem światłem, jeżeli najazd na wagon zagraża tylko z jednej strony.

3. Sygnał 19 winien być usunięty przed odjazdem pociągu.

4. Określenie przy sygnale 20 „od przodu i od tyłu" należy rozumieć jako odnoszące się do kierunku jazdy.

5. Sygnał nocny 20 stosuje się także we dnie w tunelach o długości ponad 300 m.

6. Jeżeli wózek kolejowy jest naładowany lub tak ciężki, że prędkie usunięcie jego z toru byłoby trudne, to wózek taki powinien być poprzedzony na odległości 750 m. przez pracownika kolejowego, mającego przy sobie przyrządy sygnałowe 11b i 11d celem zatrzymania w porę pociągu idącego w stronę wózka po tym samym torze.

Drugi pracownik kolejowy, z takiemi samemi przyrządami sygnałowemi i w tym samym celu, winien iść za wózkiem w odległości 750 m.

X. Sygnały dawane przez drużynę pociągową.

A. Sygnały maszynisty:

Sygnał 21: „Baczność".

Jeden długi ton świstawką parowozową.

Sygnał 22a: „Hamować średnio".

Jeden krótki ton świstawką parowozową.

Sygnał 22b: „Hamować mocno".

Trzy krótkie, szybko po sobie następujące, tony świstawką parowozową.

Sygnał 23a: „Odhamować średnio".

Jeden dług i jeden krótki ton świstawką parowozową.

Sygnał 23b: „Odhamować zupełnie".

Jeden długi i dwa krótkie tony świstawką parowozową.

B. Sygnały drużyny konduktorskiej:

Sygnał 24: „Wsiadać".

Jeden długi ton świstawką ustną.

Sygnał 25: „Gotów do odjazdu".

We dnie:	*W nocy:*
Podniesienie chorągiewki sygnałowej, lub ręki.	Podniesienie latarni z białem światłem.





Uwaga: 1) Jako sygnał „Stój" stosuje drużyna konduktorska sygnał 11b, wzgl. 11c.
2) Przy wyprawianiu pociągu pasażerskiego sygnał 25 może być dany przez dyżurnego ruchu także za pomocą małej ręcznej tarczki ustalonego wzoru.

§ 10. Sygnały dawane przez drużynę pociągową.

1. Drużyna pociągowa daje sygnały świstawką parowozową, chorągiewką, ręką, latarnią ręczną, świstawką ustną.

2. Maszynista daje sygnał 21 „Baczność":
a) przy zbliżaniu się do stacji, a mianowicie tuż przed tarczą ostrzegawczą, względnie przed semaforem wjazdowym, gdy niema tarczy ostrzegawczej (patrz § 2 ust. 6);
b) przed wskaźnikami 8 i 9 (Dodatek I);
c) na wezwanie prowadzącego pociąg—przed odjazdem pociągu pasażerskiego, zatrzymanego na szlaku;
d) przed każdem ruszeniem parowozu w parowozowniach i przed wjazdem na obrotnicę;
e) dla ostrzeżenia osób znajdujących się na torze, lub zbyt blisko toru;
f) przy wjeździe do tunelu.

Prócz tego maszynista daje sygnał 21 „Baczność" we wszystkich wypadkach, gdy zachodzi potrzeba zwrócenia uwagi personelu pociągowego, oraz służby na linji i na stacjach.

Na parowozach zaopatrzonych w dzwon maszynista używa dzwonu w wypadkach wymienionych powyżej pod b) i e) w myśl obowiązujących przepisów szczegółowych.

3. Sygnał 22a „Hamować średnio" i sygnał 22b „Hamować mocno", oraz sygnał 23a „Odhamować średnio" i 23b „Odhamować zupełnie" maszynista stosuje celem regulowania biegu pociągu; sygnał zaś 22b „Hamować mocno" także celem zatrzymania pociągu, jeśli potrzebne jest do tego współdziałanie drużyny konduktorskiej.

4. Na sygnał „Stój" drużyna konduktorska winna hamować mocno, nie czekając na sygnał 22b „Hamować mocno".

5. Sygnały 24 „Wsiadać", 25 „Gotów do odjazdu" i 26 „Odjazd" stosuje się przed odjazdem pociągu towarowego, tak ze stacji, jak i na szlaku, przy odjeździe zaś pociągów pasażerskich — tylko wówczas, gdy mają parowóz popychający.

Gdy dyżurny ruchu wyda prowadzącemu pociągu towarowy rozkaz do odjazdu, względnie gdy pociąg zatrzymany na szlaku ma rozpocząć dalszą jazdę, prowadzący pociąg daje sygnał 24 „Wsiadać", wszyscy zaś konduktorzy winni powtarzać ten sygnał kolejno aż do konduktora końcowego. O ile niema żadnej przeszkody do odjazdu, konduktor końcowy daje sygnał 25 „Gotów do odjazdu", wszyscy zaś konduktorzy powtarzają ten sygnał w ścisłej kolejności ku przodowi pociągu, jeżeli i oni nie widzą żadnej przeszkody do odjazdu; jeśli natomiast którykolwiek z konduktorów ma powód do wstrzymania odjazdu pociągu, daje zamiast otrzymanego od tyłu sygnału 25 „Gotów do odjazdu" sygnał 11b i 11c „Stój", następni zaś konduktorzy powtarzają ten sygnał do przodu. Po usunięciu przeszkody konduktor, który pierwotnie dał sygnał 11b i 11c „Stój"' daje ku przodowi pociągu sygnał 25 „Gotów do odjazdu", inni zaś konduktorzy powtarzają go w ścisłej kolejności, aż do prowadzącego pociąg. Gdy

Sygnał 26a: „Odjazd" pociągów towarowych i tych pociągów pasażerskich, które mają parowozy ciągnący i popychający.

Dwa długie tony świstawką ustną.

Sygnał 26b: „Odjazd" pociągów pasażerskich.

Wypowiedziane głośno przez kierownika pociągu słowo: „Odjazd".

kierownik pociągu otrzymał sygnał 25 „Gotów do odjazdu" od najbliższego konduktora, daje sygnał 26 „Odjazd", poczem maszynista uruchamia pociąg. Jeżeli kierownik pociągu ma swój posterunek nie na pierwszem wagonie z hamulcem za parowozem, wówczas daje on w kolejności, jak każdy inny konduktor, sygnał 25 „Gotów do odjazdu", a gdy konduktor obsługujący pierwszy hamulec za parowozem ten sygnał powtórzy, kierownik pociągu daje sygnał 26 „Odjazd". Ten sygnał ma również powtórzyć pierwszy konduktor za parowozem i dopiero sygnał 26 „Odjazd", dany przez tego konduktora, upoważnia maszynistę do odjazdu.

6. Przy pociągach z parowozem popychającym kierownik pociągu, wzgl. pierwszy konduktor za parowozem ciągnącym, daje sygnał 24 „Wsiadać" po otrzymaniu rozkazu dyżurnego ruchu do odjazdu, wzgl. przed rozpoczęciem jazdy pociągu zatrzymanego na szlaku, bezpośrednio zaś potem sygnał 25 „Gotów do odjazdu". Jeżeli odjazdowi pociągu nie stoi nic na przeszkodzie, powtarzają wszyscy konduktorzy oba te sygnały w ścisłej kolejności od przodu do końca pociągu. Końcowy konduktor, po otrzymaniu obu sygnałów od przedostatniego konduktora, daje maszyniście parowozu popychającego sygnał 26 „Odjazd" w zastępstwie kierownika pociągu. Następnie maszynista parowozu popychającego daje sygnał 23b „Odhamować zupełnie", na co maszynista parowozu ciągnącego odpowiada sygnałem 21 „Baczność". Dopiero gdy maszynista parowozu popychającego usłyszy sygnał 21 „Baczność" maszynisty parowozu ciągnącego, uruchamia zwolna pociąg, poczem maszynista parowozu ciągnącego uruchamia swój parowóz.

7. Jeżeli na przodzie pociągu są dwa parowozy, sygnały świstawką parowozową daje maszynista pierwszego parowozu; jeżeli pracują dwa parowozy popychające, daje sygnały maszynista ostatniego parowozu.

8. Jeżeli świstawka parowozowa zepsuje się podczas jazdy, maszynista winien pociąg zaraz zatrzymać. Dalsza jazda do najbliższej stacji może się odbywać tylko przy zachowaniu jaknajwiększej ostrożności i z taką szybkością, aby w razie potrzeby można było pociąg bezzwłocznie zatrzymać bez współdziałania drużyny konduktorskiej. Podczas mgły, lub śnieżycy utrudniającej widok, należy w razie zepsucia się świstawki parowozowej zażądać parowozu pomocniczego. Po przyjeździe do stacji należy w każdym razie zarządzić wymianę parowozu.

9. Sygnał 11b i 11c „Stój" winni konduktorzy stosować:

a) jeżeli maszynista nie usiłuje zatrzymać pociągu przed sygnałem 1 „Stój", konduktorzy zaś nie byli na jednej z poprzedzających stacji uwiadomieni, że dany semafor jest nieważny;

b) jeżeli maszynista nie usiłuje zatrzymać pociągu przed sygnałem 11a „Stój";

c) jeżeli służba stacyjna, drogowa, lub pociągowa daje sygnał 11b lub 11c „Stój";

XI. Sygnały przy manewrowaniu.

Sygnał 27: „Naprzód".

(Jazda kominem naprzód).

Jeden długi ton świstawką ustną, a prócz tego:

We dnie:	*W nocy:*
Chorągiewka sygnałowa, lub ręka poruszana pionowo	Ręczna latarnia z białem światłem poruszana pionowo.





d) jeżeli konduktor spostrzeże w pociągu, lub na torze coś, coby mogło zagrażać dalszej jeździe pociągu;

e) jeżeli na dwutorowej linji pociąg wyjeżdża ze stacji na tor niewłaściwy, konduktorzy zaś nie zostali o tem na stacji uprzedzeni.

We wszystkich powyższych wypadkach konduktor powinien jaknajśpieszniej przyciągnąć hamulec, poczem bezzwocznie dawać sygnały 11b i 11c „Stój". Sygnały 11b i 11c „Stój" dane przez jednego konduktora, winni inni konduktorzy powtarzać ku przodowi, a przy pociągach z parowozem popychającym także i ku tyłowi pociągu.

Przy pociągach z hamulcem zespolonym konduktorzy winni w wypadkach wyżej wymienionych, zamiast dawania sygnału 11b i 11c „Stój", zatrzymać pociąg hamulcem zespolonym.

§ 11. Sygnały przy manewrowaniu.

1. Drużyna manewrowa daje sygnały świstawką ustną i jednocześnie chorągiewką, lub ręką, wzgl. ręczną latarnią.

2. Sygnały drużyny manewrowej należy dawać po stronie maszynisty parowozu manewrowego i to tak, aby maszynista mógł je bezpośrednio widzieć; jeżeli to jednak jest niemożliwe, drużyna manewrowa winna powtarzać sygnały kolejno, aż do miejsca dla maszynisty widocznego. Jeżeli przetaczanie odbywa się na łuku, maszynista zaś znajduje się na zewnętrznej stronie łuku, wówczas należy dawać sygnały po stronie palacza, względnie pomocnika maszynisty, który w takim razie obowiązany jest każdy sygnał bezzwłocznie powtórzyć ustnie maszyniście.

3. Przy przetaczaniu silnikiem kierownik przetaczania winien porozumieć się z motorniczym przed rozpoczęciem przetaczania, w którym kierunku należy uruchomić silnik na sygnał 27 „Naprzód", w którym zaś na sygnał 28 „ W tył".

Przy przetaczaniu dwoma sprzęgniętymi parowozami należy przed rozpoczęciem przetaczania ustalić, który parowóz ma wykonywać pracę przetokową i odpowiednio do tego stosować sygnał 27 „Naprzód" i 28 „W tył".

Sygnał 28: „W tył".

(Jazda tendrem naprzód).

Dwa krótkie tony świstawką ustną, a prócz tego:

We dnie:

Chorągiewka sygnałowa, lub ręka poruszana poziomo.



W nocy:

Ręczna latarnia z białem światłem poruszana poziomo.



Sygnał 29: „Zwolnić".

Kilka przeciągłych tonów świstawką ustną, a prócz tego:

We dnie:

Chorągiewka sygnałowa trzymana w ręce opuszczonej ukośnie w dół, lub ręka opuszczona ukośnie w dół.



W nocy:

Latarnia sygnałowa z białem światłem zwróconem ku parowozowi.



Sygnał 30: „Stój".

Trzy krótkie, szybko po sobie następujące tony świstawką ustną, kilkakrotnie powtórzone, a prócz tego:

We dnie:

Wywijanie w koło w płaszczyźnie prostopadłej do toru rozwiniętą chorągiewką sygnałową, innym przedmiotem, albo ręką.

W nocy:

Wywijanie w koło ręczną latarnią z białem światłem w płaszczyźnie prostopadłej do toru.





XII. Sygnały dawane przez dyżurnego ruchu.

Sygnały te są wyszczególnione w § 12.

§ 12. Sygnały dawane przez dyżurnego ruchu przy wyprawianiu, zatrzymywaniu i przepuszczaniu pociągów.

1. Gdy pociąg pasażerski może już być wyprawiony — dyżurny ruchu daje sygnał 25, poczem kierownik pociągu daje sygnał 26b.

2. W celu zatrzymania pociągu na stacji lub przystanku, tam gdzie pociąg zwykle niema postoju, dyżurny ruchu daje sygnał 11b.

Nie wyklucza to stosowania innych przewidzianych niniejszemi przepisami sygnałów „Stój" do zatrzymania pociągu, jeżeli by potrzeba taka zaszła, nadto tam, gdzie stacja jest wyposażona w semafory wyjazdowe odnośny semafor powinien wskazywać sygnał „Stój".

3. Do sygnalizowania przejazdu pociągu bez zatrzymania przez stację lub przystanek, tam gdzie pociąg zwykle ma postój, dyżurny ruchu daje sygnał 27, stojąc przy torze, po którym zbliża się omawiany pociąg.

4. Przy zbliżaniu się do budynku stacyjnego pociągu pasażerskiego, który na stacji niema postoju, dyżurny ruchu daje sygnał 27, stojąc przy torze, po którym porusza się omawiany pociąg.

XIII. Sygnały dawane w razie rozerwania pociągu.

Sygnał 31: „Uwaga—nastąpiło rozerwanie pociągu".

Słuchowy: naprzemian długie i krótkie tony świstawką ustną lub trąbką, nadto

Wzrokowy:

We dnie:

Pokazywanie i chowanie naprzemian, w krótkich odstępach czasu, chorągiewki czerwonej lub czapki.

W nocy:

Pokręcanie w jedną i drugą stronę około osi pionowej ręcznej latarki z białem światłem, tak by w stronę maszynisty widoczne było przerywane w krótkich odstępach czasu białe światło latarki.





§ 13. Sygnały dawane w razie rozerwania pociągu.

1. Celem zwrócenia uwagi maszynisty, że nastąpiło rozerwanie pociągu, drużyna konduktorska, jak również i pracownicy służby drogowej powinni dawać sygnał 31.

2. Sygnał 31 powinien być dawany tak długo, aż maszynista rozerwanego pociągu zawiadomi czterema krótkiemi tonami świstawki parowozowej, że sygnał 31 jest przez niego zrozumiany.

3. W razie rozerwania pociągu zabrania się podawania sygnałów „Stój", jeżeli oderwana tylna część pociągu porusza się w kierunku przedniej części tego pociągu.

Gdy oderwana część pociągu została zatrzymana, powinny być dawane w kierunku przedniej części pociągu sygnały „Stój", a to celem zatrzymania jej na szlaku.

DODATEK I

DO

PRZEPISÓW SYGNALIZACJI NA KOLEJACH POLSKICH

WSKAŹNIKI

Wskaźnik 1.



Czworokątna tablica biała z czarnem obramowaniem, podzielona dwiema czarnemi przekątniami na cztery trójkąty równoramienne.

Wskaźnik ten ustawia się bezpośrednio przed tarczą ostrzegawczą, (patrz § 2 ust. 4) celem zwrócenia uwagi na sygnał.

Wskaźnik 2.



Dwie czworokątne tablice białe z czarnem obramowaniem — jedna nad drugą — podzielone dwiema czarnemi przekątniami na cztery trójkąty równoramienne.

Wskaźnik ten ustawia się w odległości około 400 m. przed semaforem wjazdowym (patrz § 1 ust. 3) nie zaopatrzonym w tarczę ostrzegawczą, z tej strony toru, z której ustawiony jest odnośny semafor.

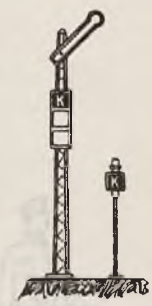
Wskaźnik 3a.



Na latarni umieszczonej na słupie dwuramiennego semaforu wjazdowego, lub na słupie obok semaforu, numer toru, lub oznaczenie grupy torów, widoczne tylko wówczas, gdy semafor wskazuje sygnał 2b „Wolna droga".

Służy do wskazania toru, lub grupy torów, na które wjazd jest przygotowany.

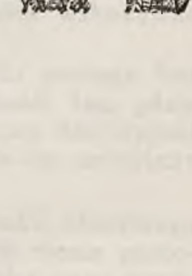
Wskaźnik 3b.



Na latarni umieszczonej na słupie semaforu wyjazdowego, lub na słupie obok semaforu, skrót nazwy stacji końcowej, względnie najbliższej stacji węzłowej odnośnej linji, widoczny tylko wówczas, gdy semafor wskazuje sygnał 2a „Wolna droga" na semaforze jednoramiennym lub 2b na semaforze dwuramiennym.

Służy do wskazania kierunku wyjazdu.

Wskaźnik 3c.



Na latarni umieszczonej na słupie ustawionym z prawej strony toru wyjazdowego, lub grupy torów, patrząc w kierunku jazdy, numer tego toru wzgl. oznaczenie grupy torów, widoczne tylko wówczas, gdy odnośny semafor wyjazdowy wskazuje sygnał 2a lub 2b „Wolna droga".

Oznacza, że odnośny semafor wyjazdowy wskazuje sygnał 2a lub 2b „Wolna droga" dla wyjazdu z toru, wzgl. z grupy torów wskazanej na latarni.

Za zezwoleniem Ministerstwa Komunikacji na tej samej latarni można umieszczać oznaczenia kierunku odjeżdżających pociągów, widoczne tylko wówczas, gdy odnośny semafor wyjazdowy wskazuje „Wolna droga" (patrz wsk. 7).

Wskaźnik 4.



Słup semaforowy bez ramion, z latarnią zwróconą w stronę pociągu, oświetloną w nocy. Latarnia rzuca naprzód światło białe.

Ustawia się przy jednym z torów równoległych, po których pociągi przebiegają w jednym i tym samym kierunku, dla oznaczenia tego toru, względnie tych torów, do których nie odnoszą się sygnały na semaforach ustawionych obok.

Gdy przy torach równoległych daje się sygnał „Stój" za pomocą tarczy przenośnej (sygnał 11a „Stój"), to dla oznaczenia tego toru, wzgl. tych torów, do których sygnał 11a „Stój" się nie odnosi, stosuje się zamiast słupa semaforowego, drążek z latarnią, oświetloną w nocy.

Wskaźnik 5.



Czworokątna latarnia oświetlona w nocy, względnie tarcza z białym prostym krzyżem na czarnem tle.

Oznacza na stacji miejsce, do którego dojeżdżać mają pociągi zatrzymujące się na tej stacji.

Uwaga: Wskaźniki 3 c i 5, należące do jednego toru, mogą być umieszczone na wspólnej latarni.

Wskaźnik 6.



Tablica biała z czarnem obramowaniem, u góry zaokrąglona.

Oznacza granicę, do której przetaczanie jest dozwolone.

Stosuje się (bez względu na tarcze przetokowe) na tych stacjach, na których zachodzi potrzeba stałego oznaczenia granicy, do której przetaczanie jest dozwolone.

Wskaźnik 7.



Celem kontrolowania położenia ramion względnie koloru świateł na semaforach, stosuje się, za zezwoleniem Ministerstwa Komunikacji, powtarzacze semaforów (patrz § 1, p. 11a) w postaci małych semaforów, względnie świateł stosowanych na semaforach lub też w postaci nazw kierunków jak na rysunku.

W odniesieniu do semaforów wyjazdowych na wskaźniku 7 może być umieszczony wskaźnik 3c.

Wskaźnik 8.



Trójkątna tablica biała z czarnem obramowaniem.

Oznacza miejsce, przy którem należy dać sygnał 21 „Baczność", wzgl. dawać sygnał dzwonowy.

Wskaźnik 9.



Dwie tablice białe z czarnem obramowaniem. Górna tablica trójkątna, dolna w kształcie elipsy.

Oznacza miejsce, przy którem należy dać sygnał 21 „Baczność", względnie dawać sygnał dzwonem i szybkość zmniejszyć o tyle, żeby przed następnym wskaźnikiem 10 pociąg względnie tabor przetaczany zatrzymać.

Wskaźnik 10.



Tarcza biała w kształcie elipsy z czarnem obramowaniem, podzielona czarnym prostym krzyżem na cztery równe odcinki, lub latarnia tego samego kształtu oszklona szkłem matowo-białem, oświetlona w nocy.

Wskaźnik ten oznacza, że pociąg względnie tabor przetaczany ma stanąć i może jechać dalej dopiero wówczas, gdy przejazd przez drogę jest bezpieczny.

Stosuje się łącznie ze wskaźnikiem 9 na bocznicach, za zezwoleniem Ministerstwa Komunikacji. Również za każdorazowem zezwoleniem Ministerstwa Komunikacji, może być stosowany przed przecięciem bocznicy z koleją wąskotorową lub linją tramwajową.

Wskaźnik 11.

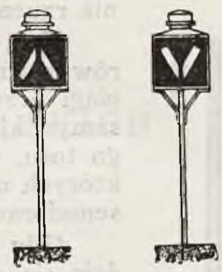


Trójkątna latarnia, oszklona szkłem koloru mlecznego, z czarnem obramowaniem, oświetlona w nocy, z czarnym napisem wskazującym szybkość dozwoloną w kilometrach na godzinę.

Wskaźnik ten ustawia się, celem oznaczenia takich miejsc na szlaku, które w ciągu dłuższego okresu czasu wymagają zmniejszenia szybkości wszystkich pociągów, jak to: spadek większy od największego, przyjętego przy projektowaniu linji kolejowej, promień łuku mniejszy od najmniejszego, przyjętego przy projektowaniu linji kolejowej, most o słabej konstrukcji i t. p.

Wskaźnik 11 ustawia się na takiej odległości przed miejscem, po którem należy jechać ze zmniejszoną szybkością, ażeby każdy kursujący tam pociąg miał możność zmniejszyć na tej odległości szybkość do normy uwidocznionej na wskaźniku.

Wskaźnik 12a i 12b.



Latarnia z białą strzałą na czarnem tle zwróconą w górę (Wskaźnik 12a), lub w dół (Wskaźnik 12b).

Służy do oznaczenia w razie potrzeby tych punktów na szlaku, przy których parowóz popychający ma rozpocząć popychanie pociągu, wzgl. zaprzestać popychania pociągu.

Wskaźnik 12a ustawia się w odległości około 100 m. przed miejscem, od którego należy rozpocząć popychanie. Wskaźnik zaś 12b w miejscu, od którego należy zaprzestać popychania pociągów.

Uwaga: **Wskaźniki ustawia się z tej strony toru, z której na danej linji ustawia się sygnały drogowe (patrz § 7 p. 2).**

DODATEK II

DO

PRZEPISÓW SYGNALIZACJI NA KOLEJACH POLSKICH

Postanowienia przejściowe.

Przepisy zawarte w tym dodatku ważne są tylko do czasu przystosowania istniejących urządzeń sygnałowych do postanowień „Przepisów Sygnalizacji na Kolejach Polskich".

§ 101. Semafory jednoramienne (czasowe).

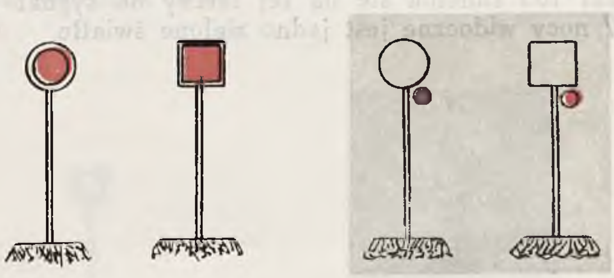
Do czasu przekształcenia tych jednoramiennych semaforów, które w myśl przepisów sygnalizacji na P. K. P. powinny być dwuramienne, sygnał 2a na takich semaforach jednoramiennych oznaczać będzie jazdę nie tylko w kierunku prostym, lecz także i w zboczenie, wobec czego wymaga zmniejszenia szybkości pociągu przed zwrotnicą wjazdową.

Sygnały dystansowe.

Sygnał 101a: „Stój".

We dnie: Okrągła, lub czworokątna tarcza czerwona naprzeciw pociągu.

W nocy: Czerwone światło zwrócone do pociągu.



§ 101a. Sygnały dystansowe.

1. Sygnały dystansowe ustawione są przed stacjami, odgałęzieniami linji kolejowych i przed miejscami, gdzie linje kolejowe krzyżują się w poziome szyn, w odległości 300 — 800 m. przed zwrotnicą najdalej wysuniętą, wzgl. przed miejscem, które ma być zabezpieczone.

2. Sygnały dystansowe ustawione są z prawej strony toru, patrząc w kierunku jazdy, z wyjątkiem na linjach dwutorowych, po których jazda odbywa się normalnie po lewej stronie. Na tych linjach ustawione są sygnały dystansowe po lewej stronie toru, patrząc w kierunku jazdy.

3. Sygnały dystansowe winny wskazywać w położeniu normalnem sygnał 101a „Stój".

4. Jeżeli sygnał dystansowy jest widoczny na odległość mniejszą niż 200 m., należy — gdy wskazuje sygnał 101a „Stój"—dawać pociągowi w odległości najmniej 200 m. przed sygnałem dystansowym sygnał 11 b „Stój".

5. Jeżeli sygnał dystansowy jest zaopatrzony w światła kontrolne, to przepisy zawarte w Przepisach Sygnalizacji w § 1 p. 11 stosują się także do tych sygnałów.

6. Sygnały dystansowe są zaopatrzone w urządzenia kontrolne słuchowe, lub wzrokowe, wskazujące ustawienie sygnału na „Stój".

Jeżeli dźwignia nastawcza sygnału dystansowego jest pod zamknięciem blokowem, uważać należy za kontrolę wzrokową zasłonę okienka blokowego, jeżeli zaś zamknięcia blokowego niema, to za kontrolę należy uważać położenie sygnałowej dźwigni nastawczej, o ile dźwignia ta znajduje się pod bezpośrednim nadzorem dyżurnego ruchu.

Sygnał 102: „Wolna droga".

We dnie:	*W nocy:*
Tarcza w położeniu poziomem.	Zielone światło zwrócone do pociągu.





Tarcze ostrzegawcze.

Sygnał 103: Semafor wskazuje sygnał „Stój".

We dnie:	*W nocy:*
Czworokątna tarcza żółta z czarną obwódką zwrócona do pociągu.	Jedno pomarańczowe światło zwrócone do pociągu.





§ 103. Tarcze ostrzegawcze.

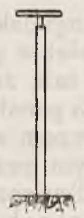
1. Niektóre tarcze ostrzegawcze (patrz sygnał 3) mają kształt czworokątny zamiast okrągłego, a w nocy wskazują zamiast dwóch, jedno pomarańczowe światło.

2. Jeżeli odnośny semafor jest otwarty, to sygnał 103 zmienia się na tej tarczy na sygnał 104. W nocy widoczne jest jedno zielone światło.

Sygnał 104: Semafor wskazuje sygnał „Wolna droga".

We dnie:

Tarcza w położeniu poziomem.



W nocy:

Jedno zielone światło zwrócone do pociągu.



Sygnał 103a: Oznacza, że za nim w odległości drogi hamowania pociągów znajduje się semafor.

We dnie:

Nieruchoma okrągła tarcza żółta z czarnym pierścieniem i białą obwódką, zwrócona do pociągu.



W nocy:

Jedno pomarańczowe światło, zwrócone do pociągu.



§ 103 a. Nieruchome tarcze ostrzegawcze.

1. Wskazują one stale okrągłą żółtą tarczę, a w nocy jedno światło pomarańczowe, zwrócone do maszynisty i zasadniczo wymagają zmniejszenia szybkości pociągu z takim wyrachowaniem, ażeby pociąg zatrzymać przed odnośnym semaforem. Jeżeli jednak maszynista pociągu dostrzeże sygnał „Wolna droga" na odnośnym semaforze, to zmniejszenie szybkości pociągu w takim stopniu by zatrzymać go przed semaforem—jest zbędne. W takim razie maszynista reguluje szybkość pociągu w zależności od miejscowych warunków i obowiązujących przepisów.

2. W nocy latarnia na nieruchomej tarczy żółtej pokazuje wstecz światło białe, celem kontroli czy ona się świeci.

Sygnały na zwrotnicach.

Sygnały 108a i 108b: „Zwrotnice rozjazdu angielskiego podwójnego nastawione w obu kierunkach zbocznych".



Sygnał 108a.

Dwie białe strzały, skośnie ku górze, wskazujące kierunek zboczenia.



Sygnał 108b.

Dwa białe ostrza strzały zwrócone w kierunkach zboczenia.

Sygnały 108a$_1$, 108b$_1$, 108c$_1$ i 108d$_1$:

Zwrotnice rozjazdu angielskiego podwójnego nastawione w prostym kierunku, przecinającym kierunek główny (108a$_1$, 108b$_1$), lub nastawione w kierunku zbocznym (108c$_1$, 108d$_1$). Jazda na ostrze.



Sygnał 108a$_1$, 108b$_1$:

Czarny krzyż ukośny na tle białem.



Sygnał 108c$_1$:

Ostrze strzały czarne w białem polu, zwrócone w kierunku zboczenia z lewego toru przed zwrotnicą na lewy tor za zwrotnicą.



Sygnał 108d$_1$:

Ostrze strzały czarne w białem polu, zwrócone w kierunku zboczenia z prawego toru przed zwrotnicą na prawy tor za zwrotnicą.

§ 104. Sygnały na zwrotnicach

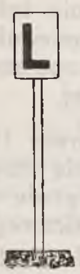
1. Przy podwójnych rozjazdach angielskich, których dwie pary iglic leżących obok siebie przesuwa się jedną dźwignią nastawczą w jednym kierunku, a zwrotnica nastawia się albo do jazdy w kierunku prostym, albo w zbocznym, stosuje się czasowo po dwie latarnie na końcach rozjazdu z sygnałami 7a, 7b, 7c i 7d, zamiast jednej latarni w środku rozjazdu z sygnałami 8a, 8b, 8c, 8d (patrz str. 12).

Przy podwójnych rozjazdach angielskich, których dwie pary iglic leżących obok siebie przesuwa się w kierunkach sobie przeciwnych tak, że rozjazd nastawiony jest albo w obu kierunkach prostych, albo w obu kierunkach zbocznych — przyczem wszystkie cztery pary iglic przesuwa się jednym przyrządem nastawczym — ustawiona jest w środku rozjazdu jedna latarnia, która dla jazdy w kierunkach prostych wskazuje z obu stron sygnał 7a, dla jazdy zaś w kierunkach zbocznych sygnał 108a lub 108 b.

Jeżeli natomiast jednym przyrządem nastawczym przesuwa się tylko dwie pary obok siebie leżących iglic, wówczas ustawia się na każdym końcu rozjazdu po jednej latarni. Obie te latarnie wskazują dla jazdy w kierunkach prostych sygnał 7a z obu stron, w kierunkach zbocznych zaś sygnał 7c lub 8c na ostrze, a sygnał 7d z ostrza.

2. Dla sygnału 7c są w użyciu także latarnie, których strzały wskazujące kierunek zboczenia nie są ukośne, lecz poziome i mają różne kształty; dla sygnału zaś 7d są w użyciu, zamiast latarń wskazujących okrągłe tarcze białe, także latarnie wskazujące białe figury symetryczne o rozmaitych kształtach.

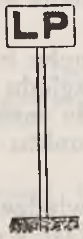
WSKAŹNIKI.



Wskaźnik a.

Czworokątna tablica biała z czarną literą „L".

Oznacza, że należy dać sygnał dzwonem.



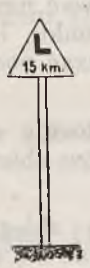
Wskaźnik b.

Czworokątna tablica biała z czarnemi literami „LP".

Oznacza, że należy dać sygnał dzwonem, prócz tego zaś jeden długi ton świstawką parowozową.

Wskaźniki „a" i „b" są ustawione przed przejazdami w poziomie niemającymi rogatek. Służą one do oznaczenia miejsca, od którego począwszy należy dawać sygnały dzwonem na parowozie, względnie na pierwszym wagonie przy popychanych pociągach bez parowozu na przodzie pociągu.

Należy dzwonić dopóty, dopóki parowóz, względnie pierwszy wagon nie minie przejazdu.



Wskaźnik c.

Trójkątna tablica biała z czarnym napisem $\frac{\text{„L}}{\text{15 km."}}$.

Oznacza, że należy dać sygnał dzwonem i zmniejszyć przed przejazdem szybkość jazdy do 15 km. na godzinę.



Wskaźnik d.

Czworokątna tablica biała z czarnemi literami „LP", a poniżej trójkątna biała tablica z czarnym napisem „15 km.".

Oznacza, że należy dać sygnał dzwonem i jeden długi ton świstawką parowozową, oraz zmniejszyć przed przejazdem szybkość jazdy do 15 km. na godz.



Wskaźnik e.

Okrągła tablica biała z napisem czarnemi literami $\frac{\text{„L}}{\text{0 km."}}$.

Oznacza, że należy dać sygnał dzwonem i szybkość zmniejszyć o tyle, żeby przed następnym wskaźnikiem „f" pociąg zatrzymać.



Wskaźnik f.

Kwadratowa tablica biała, której jedna przekątnia jest pionowa, z czarną literą „H". Wskaźnik ten oznacza, że pociąg ma stanąć i może jechać dalej dopiero wówczas, gdy przejazd przez drogę jest bezpieczny.

Wskaźniki „e" i „f" ustawia się zawsze razem. Pierwszy w oddaleniu około 150 — 300 m., drugi 10 — 20 m., przed przejazdem w poziomie. Przy przejazdach blisko po sobie następujących, jeden wskaźnik może stosować się do kilku przejazdów.



Wskaźnik g.

Czworokątna tablica czarna z wyciętą literą „H". Oznacza miejsce na stacji, do którego mają dojeżdżać pociągi zatrzymujące się na tej stacji.

W nocy należy wskaźnik ten oświetlić biało. Jeżeli wskaźnik jest urządzony do obracania, to obie boczne strony czworokątnej latarni są biało oszklone.

Wskaźnik h.

Czworokątna tablica biała z napisem czarnemi literami „Kres dla parowozów popychających".

Oznacza granicę, do której parowóz popychający winien pchać pociąg.

Wskaźnik i.

Czworokątna tablica biała z napisem czarnemi literami „Kres dla powracających parowozów popychających".

Oznacza miejsce, gdzie winny się zatrzymywać powracające parowozy popychające, do czasu otrzymania pisemnego upoważnienia do dalszej jazdy, lub do czasu skasowania tego wskaźnika.

Sygnały dzwonowe.

A. Na linjach posiadających połączenie telegraficzne, lub telefoniczne posterunków z sąsiedniemi stacjami i posterunków między sobą i zaopatrzonych w urządzenia do sygnalizacji dzwonowej.

Sygnał 105: „Pociąg jedzie ku końcowi linji".

Pewna ustalona ilość uderzeń w dzwon dana jeden raz.

Sygnał 106: „Pociąg jedzie ku początkowi linji".

Ta sama ilość uderzeń w dzwon dana dwa razy.

Sygnał 107: „Wagony zbiegły".

Ta sama ilość uderzeń w dzwon dana cztery razy.

Sygnał 108: „Wszystkie pociągi zatrzymać".

Ta sama ilość uderzeń w dzwon dana cześć razy.

§ 105. Sygnały dzwonowe.

A. Na linjach posiadających połączenie telegraficzne, lub telefoniczne posterunków z sąsiedniemi stacjami i posterunków między sobą i zaopatrzonych w urządzenia do sygnalizacji dzwonowej.

1. Na linjach takich sygnały dzwonowe 105 do 108 włącznie, służą do porozumiewania się stacji z posterunkami i sąsiedniemi stacjami, niezależnie od porozumienia telegraficznego, wzgl. telefonicznego.

2. Sygnały dzwonowe wyrażają się jedną ustaloną dla poszczególnych linji ilością uderzeń w dzwon daną raz, wzgl. kilkakrotnie.

Przerwy między pojedyńczemi uderzeniami w dzwon powinny wynosić 1 — 2 sekund, przerwy zaś między jednym szeregiem uderzeń, a drugim 4—5 sekund.

3. Sygnały 105 i 106 daje dyżurny ruchu bezpośrednio przed odjazdem pociągu, bez względu na to, czy pociąg ma iść bez zatrzymania aż do sąsiedniej stacji, czy też tylko do pewnego punktu na szlaku.

4. Sygnały 105 i 106 służą do zapowiedzenia na szlakach dwutorowych jazdy po torze właściwym, z wyjątkiem, jeżeli przed daniem sygnału stacja zawiadomi telegraficznie, wzgl. telefonicznie sąsiednią stację i wszystkie odnośne posterunki, że sygnał, który ma być dany, będzie miał znaczenie dla pociągu jadącego po torze niewłaściwym, lub jeżeli dróżnicy zostali już przedtem uwiadomieni o zamknięciu toru i o jeździe po torze niewłaściwym.

5. Dany sygnał 105 lub 106 pozostaje ważny dopóty, dopóki odnośny pociąg nie przeszedł, lub dopóki ten sygnał nie został odwołany telegraficznie, telefonicznie, lub w inny sposób.

6. Po otrzymaniu sygnału 105 lub 106 z sąsiedniej stacji nie wolno aż do nadejścia odnośnego pociągu, lub też do odwołania sygnału, dawać nowego sygnału dla pociągu przeciwnego kierunku, idącego po tym samym torze, ani też wypuszczać pociągu na ten tor.

7. Sygnał 107 „Wagony zbiegły" stosuje stacja, jeżeli jeden wagon, lub grupa wagonów zbiegły ze stacji na szlak.

8. Na dany sygnał 107 „Wagony zbiegły" służba stacyjna i drogowa winna zastosować się ściśle do postanowień przepisów dla tej służby, przewidzianych na wypadek zbiegnięcia wagonów.

9. Sygnał 108 „Wszystkie pociągi zatrzymać" daje stacja, jeżeli po wyprawieniu pociągu ze stacji nadejdzie z sąsiedniej stacji sygnał 105 lub 106 dla pociągu przeciwnego kierunku, idącego po tym samym torze, lub też jeżeli zachodzi potrzeba zatrzymania pociągu wyjeżdżającego ze stacji, służba zaś pociągowa nie zauważyła sygnału 11b „Stój", dawanego na stacji i nie ma również możności zarządzenia zatrzymania pociągu przez porozumienie telegraficzne, lub telefoniczne z najbliższym posterunkiem drogowym, zanim pociąg dojdzie do tego posterunku.

10. Na sygnał 108 „Wszystkie pociągi zatrzymać" należy zatrzymać każdy zbliżający się pociąg,

B. Na linjach nie posiadających połączenia telegraficznego, lub telefonicznego posterunków z sąsiedniemi stacjami i posterunków między sobą, zaopatrzonych jednak w urządzenia do sygnalizacji dzwonowej.

Sygnał 109: „Pociąg jedzie po niewłaściwym torze ku końcowi linji".

oo — oo — ooooooo

Dwa razy po dwa, następnie siedem uderzeń w dzwon.

Sygnał 110: „Pociąg jedzie po niewłaściwym torze ku początkowi linji".

ooo — ooo — ooooooo

Dwa razy po trzy, następnie siedem uderzeń w dzwon.

Sygnał 111: „Pociąg jedzie ze szlaku ku końcowi linji".

ooooooo — oo — oo

Siedem uderzeń, następnie dwa razy po dwa uderzenia w dzwon.

Sygnał 112: „Pociąg jedzie ze szlaku ku początkowi linji".

ooooooo — ooo — ooo

Siedem uderzeń, następnie dwa razy po trzy uderzenia w dzwon.

Sygnał 113: „Parowóz popychający — odłączywszy się na szlaku od pociągu — wraca ku końcowi linji".

o — oo — o

Naprzemian jedno, dwa i jedno uderzenie w dzwon.

Sygnał 114: „Parowóz popychający — odłączywszy się na szlaku od pociągu — wraca ku początkowi linji".

o — ooo — o

Naprzemian jedno, trzy i jedno uderzenie w dzwon.

każdą drezynę i wózek. Po tym sygnale można wyprawić pociąg ze stacji na odnośny szlak dopiero wtenczas, gdy na podstawie porozumienia się osiągnięto pewność, że wyprawieniu pociągu nie stoi nic na przeszkodzie.

B. Na linjach nie posiadających połączenia telegraficznego, lub telefonicznego posterunków z sąsiedniemi stacjami i posterunków między sobą, zaopatrzonych jednak w urządzenia do sygnalizacji dzwonowej.

a) Postanowienia ogólne.

11. Na linjach, na których niema wcale połączenia telegraficznego, ani telefonicznego z posterunkami, lub na których nie wszystkie posterunki są włączone w istniejące przewody telegraficzne lub telefoniczne, zaopatrzonych jednak w urządzenia do sygnalizacji dzwonowej, stosuje się, prócz sygnałów 105 do 108, także sygnały dzwonowe 109 do 120.

Na takich linjach obowiązują, oprócz przepisów zawartych w niniejszym Dodatku w § 105A ust. 1—10, następujące postanowienia:

12. Sygnały 109 i 110 służą do zapowiadania odjazdu pociągu ze stacji po niewłaściwym torze, bez względu na to, czy pociąg ten ma iść bez zatrzymania się aż do sąsiedniej stacji, czy też tylko do pewnego punktu na szlaku.

Sygnały 111 i 112 oznaczają, że pociąg, który się zatrzymał na szlaku, odchodzi ze szlaku i jedzie do najbliższej stacji bez zatrzymywania się po drodze.

Sygnały 113 i 114 służą do oznajmienia, że parowóz popychający — odłączywszy się na szlaku od pociągu — wraca do stacji.

13. Jazda pociągów między dwoma punktami jednego szlaku odbywa się bez sygnałów dzwonowych. Również nie daje się sygnału dzwonowego dla pociągu wyjeżdżającego ze stacji na tor zamknięty.

14. Postanowienie zawarte w niniejszym Dodatku § 105A ust. 5 stosuje się także do sygnałów 109, 110, 111, 112, 113 i 114.

15. Sygnały 115 i 116 służą:

a) do odwołania danego przedtem sygnału 105, 106, 109, 110, 111, 112, 113 lub 114, jeżeli pociąg zapowiedziany tym sygnałem nie może odejść w ciągu 15 minut po daniu sygnału, lub jeżeli sygnał dano przez pomyłkę, lub wreszcie, jeżeli dano niewłaściwy sygnał;

b) do sygnalizowania, że jadący pociąg zatrzymał się na szlaku;

c) do powiadomienia dróżników, że pociąg stały, lub zapowiedziany pociąg dodatkowy nie kursuje, a to w tych wypadkach, gdy dróżnicy nie mogą być o tem zawiadomieni w inny sposób.

Sygnał 115: „Pociąg nie odejdzie ku końcowi linji".

oo — o — oo — o — oo — o

Naprzemian dwa uderzena i jedno uderzenie w dzwon, trzy razy powtórzone.

Sygnał 116: „Pociąg nie odejdzie ku początkowi linji".

ooo — o — ooo — o — ooo —o

Naprzemian trzy uderzenia i jedno uderzenie w dzwon, trzy razy powtórzone.

Sygnał 117: „Przysłać parowóz".

oo — oo — oo — oo

Dwa uderzenia w dzwon, powtórzone cztery razy.

Sygnał 118: „Przysłać parowóz z robotnikami".

ooo — ooo — ooo — ooo

Trzy uderzenia w dzwon, powtórzone cztery razy.

Sygnał 119: „Przysłać parowóz z robotnikami i lekarzami".

oo — ooo — oo — ooo — oo — ooo — oo — ooo

Naprzemian dwa i trzy uderzenia w dzwon, powtórzone cztery razy.

Sygnał 120: „Regulować zegary".

oooooooooooo

Dwanaście uderzeń w dzwon.

16. Sygnały 117 „Przysłać parowóz", 118 „Przysłać parowóz z robotnikami" i 119 „Przysłać parowóz z robotnikami i lekarzami" należy stosować odpowiednio do rodzaju wypadku i potrzebnej pomocy.

Jeżeli na szlaku zajdzie wypadek okaleczenia ludzi potrzebujących natychmiastowej pomocy, należy użyć sygnału 119 „Przysłać parowóz z robotnikami i lekarzami", chociażby robotnicy nie byli potrzebni, jeżeli nie można wezwać pomocy lekarskiej telefonicznie lub w inny sposób.

17. Stacja, która najpierw usłyszała sygnał 117 „Przysłać parowóz", 118 „Przysłać parowóz z robotnikami", lub 119 „Przysłać parowóz z robotnikami i lekarzami", winna powtórzyć jeden, powtarzający się szereg, uderzeń tego sygnału, a zatem: oo, ooo, lub oo—ooo. Dopóki jedna ze stacji sygnału nie powtórzy, wzywający pomocy winien powtarzać sygnał w odstępach trzyminutowych.

18. Sygnał 120 „Regulować zegary" daje każda stacja w kierunku ku końcowi linji w czasie określonym w odnośnych przepisach.

19. Na szlakach zaopatrzonych częściowo w telefony należy, w razie zastosowania sygnałów dzwonowych, natychmiast, po daniu sygnału, zawiadomić telefonicznie obie stacje i wszystkie posterunki włączone w przewód telefoniczny o przyczynie danego sygnału.

Przepis ten nie stosuje się do sygnałów 105, 106, 109, 110, 111, 112, 113, 114 i 120.

b) Stosowanie sygnałów dzwonowych przez personel stacyjny.

20. Jeżeli ze stacji dano sygnał 105, 106, 109 lub 110 dla pociągu, pociąg zaś nie może z jakiegokolwiek bądź powodu odejść w ciągu 15 minut, należy dany sygnał odwołać sygnałem 115, wzgl. 116, przed odejściem zaś pociągu dać ponownie sygnał 105, 106, 109, względnie 110.

21. Jeżeli pociąg stały (kursujący codziennie), lub pociąg dodatkowy, którego bieg dróżnikom zapowiedziano, nie ma kursować, dróżnicy zaś nie mogą być o tem na czas zawiadomieni pisemnie, lub w inny sposób, należy w czasie przepisanym do odejścia tego pociągu dać sygnał 115, wzg. 116, jednak tylko wtenczas, jeżeli na szlaku aż do najbliższej stacji, niema żadnego pociągu idącego w tym samym kierunku.

22. Jeżeli przez pomyłkę dano dla jakiegoś pociągu niewłaściwy sygnał, lub jeżeli dla jednego pociągu dano sygnał dwa razy, lub wreszcie jeżeli dano sygnał w innym kierunku, aniżeli pociąg ma odejść, należy odwołać sygnał dany niewłaściwie sygnałem 115, wzgl. 116.

Dla odwołania sygnału danego dwa razy należy dać sygnał 115, wzgl. 116 albo przed odjazdem pociągu, albo dopiero po jego dojściu do sąsiedniej stacji.

23. Jeżeli dany sygnał nie może być odwołany wskutek zepsucia się urządzeń dzwonowych, wolno wypuścić z sąsiedniej stacji po tym samym torze pociąg przeciwnego kierunku tylko wtenczas, jeżeli się obie stacje porozumieją w sposób wyłączający wszelką wątpliwość, że szlak jest wolny.

24. Jeżeli po odejściu ze stacji pociągu wyprawionego tylko do pewnego punktu na szlaku, otrzymany będzie sygnał 115 lub 116, należy uważać ten sygnał za znak, że pociąg stanął w miejscu przeznaczenia.

Ponieważ jednak zajść może wypadek, że pociąg taki przed dojściem do miejsca przeznaczenia musiał się zatrzymać wskutek jakiegokolwiek nieprzewidzianego zdarzenia, należy po usłyszeniu sygnału 105, wzgl. 106 uważać, czy nie zostanie dany jaki inny sygnał dzwonowy.

25. Jeżeli otrzymany będzie sygnał 105 lub 106 dla pociągu, który miał iść bez zatrzymania do sąsiedniej stacji, należy to uważać za wskazówkę, że zaszedł jakiś nadzwyczajny wypadek i należy baczyć na dalsze sygnały. O ile potem otrzymany zostanie sygnał 111, lub 112, oznaczać to będzie, że przeszkoda została usunięta i że pociąg pojechał dalej, wzgl. wraca do stacji, z której wyszedł.

26. Jeżeli pociąg po zatrzymaniu się na szlaku i po daniu sygnału 105, wzgl. 106 żąda pomocy sygnałem 117, 118 lub 119, dyżurny ruchu tej stacji, która najpierw ten sygnał usłyszy, obowiązany jest potwierdzić sygnał, dając jeden szereg dźwięków ustalonych dla tegoż sygnału, poczem obie stacje mają się porozumieć i postępować w myśl postanowień instrukcji ruchu.

27. Jeżeli sygnałem 118 żądano pomocy dla pociągu przewożącego podróżnych, należy do pociągu pomocniczego dodać wedle możności, oprócz wagonu z narzędziami i robotnikami, także pewną ilość wagonów dla pomieszczenia w razie potrzeby podróżnych.

Po otrzymaniu sygnału 119 należy pociągiem ratunkowym wysłać wagony z robotnikami i narzędziami, tudzież lekarzy, skrzynię ratunkową, nosze do przenoszenia rannych, jakoteż pewną ilość wagonów dla pomieszczenia rannych.

28. Jeżeli na stacji nieposiadającej parowozu i przyborów ratunkowych usłyszano sygnał 117, 118 lub 119, lub jeżeli pomoc jest potrzebna na stacji nie posiadającej tych środków, porozumienie zaś telegraficzne i telefoniczne z sąsiedniemi stacjami nie jest możliwe, należy dać sygnał 117, 118, wzgl. 119 do sąsiedniej stacji i powtarzać go tak długo, dopóki ta stacja nie potwierdzi sygnału daniem jednego szeregu dźwięków, ustalonych dla odnośnego sygnału.

Dawanie sygnałów 117, 118 lub 119 od jednej stacji do drugiej nie dopuszcza się w następujących wypadkach:

a) jeżeli dla pociągu znajdującego się na szlaku dano sygnał 115, lub 116,

b) jeżeli na odnośnym szlaku dano przedtem sygnał 107.

29. Jeżeli po nadejściu do stacji sygnału 117, 118 lub 119 nadejdzie z tego samego szlaku sygnał 111 lub 112 przed wysłaniem parowozu ze stacji, należy ten sygnał uważać za znak, że pociąg (lub tylko część pociągu) rozpoczął dalszą jazdę i że nie potrzebuje już pomocy zupełnie, albo, że pomoc ta będzie potrzebna dopiero na stacji. W tym wypadku należy wysłanie parowozu wstrzymać, jednak parowóz ten trzymać w pogotowiu, aż do dojścia pociągu do najbliższej stacji.

30. Jeżeli wskutek sygnału 108 „Wszystkie pociągi zatrzymać" zatrzymano pociąg tuż po wyjeździe jego ze stacji, albo nawet na samej stacji, należy sygnał dany dla tego pociągu odwołać sygnałem 115, wzgl. 116, a przed zarządzeniem odejścia zatrzymanego pociągu, dać ponownie sygnał 105, 106, 109, wzgl. 110.

c) Stosowanie sygnałów dzwonowych na szlaku.

31. Przed powrotem do stacji parowozu popychającego, który odłączył się na szlaku od pociągu, odpowiedni dróżnik daje sygnał 113, wzgl. 114 w myśl szczegółowych przepisów.

32. Sygnał 107 „Wagony zbiegły" stosują posterunki drogowe, jeżeli jeden wagon, lub kilka wagonów zbiegły ze stacji na szlak, lub jeżeli nastąpiło rozerwanie pociągu na szlaku, a oderwana część pociągu nie została zatrzymana.

33. Jeżeli wagony zbiegły, lub oderwane od pociągu staną na szlaku, przedtem zaś nie dano jeszcze sygnału 107 „Wagony zbiegły", to należy ten sygnał dać, celem zawiadomienia obu stacji i dróżników o zastawieniu toru wagonami. Bezpośrednio potem należy dać sygnał 117, względnie 118 lub 119, stosownie do rodzaju potrzebnej pomocy.

34. Sygnał 108 „Wszystkie pociągi zatrzymać" stosują posterunki drogowe w następujących wypadkach:

a) jeżeli tor linji jednotorowej nie nadaje się do przepuszczania pociągów wskutek uszkodzenia, lub jakiejkolwiek innej przyczyny;

b) jeżeli dano dwa dzwonowe sygnały zapowiadające jazdę dwóch pociągów przeciwnego kierunku po jednym i tym samym torze;

c) jeżeli po sygnale 108 „Wszystkie pociągi zatrzymać", z przyczyn przewidzianych pod a), dano sygnał dzwonowy, zapowiadający jazdę pociągu ku przeszkodzie, zanim jeszcze przeszkoda została usunięta;

d) jeżeli pociąg zatrzymany na szlaku odjechał dalej, pozostawiwszy część pociągu na szlaku, potem zaś otrzymano sygnał dzwonowy, zapowiadający jazdę pociągu po torze zastawionym pozostawionymi wagonami;

e) jeżeli zachodzi potrzeba zatrzymania przejeżdżającego pociągu, drużyna zaś pociągowa nie zauważyła dawanego sygnału 11b „Stój", ani też niema możności dania za-

rządzenia zatrzymania pociągu w drodze telefonicznego porozumienia się z najbliższym posterunkiem drogowym, zanim pociąg dojdzie do tego posterunku.

35. Jeżeli na linji dwutorowej tylko jeden tor nie nadaje się do jazdy, lub jest uszkodzony, nie należy stosować sygnału 108 „Wszystkie pociągi zatrzymać", lecz tylko osłonić uszkodzone miejsce sygnałami 11a „Stój", poczem zawiadomić obie stacje o przeszkodzie w najkrótszy sposób. Dla przesłania zawiadomienia może być zatrzymany pociąg jadący po nieuszkodzonym torze.

36. Na szlakach jednotorowych i na szlakach dwutorowych przy ruchu jednotorowym, należy uważać sygnał 108 „Wszystkie pociągi zatrzymać" za unieważniony, jeżeli po tym sygnale dano jeden ze sygnałów zapowiadających jazdę pociągu, a potem nikt nie dał powtórnie sygnału 108 „Wszystkie pociągi zatrzymać".

37. Niezależnie od powyższych wypadków, dróżnicy dają także sygnały dzwonowe na wezwanie drużyny konduktorskiej w razie wypadku z pociągiem, przy parowozach zaś idących luzem, na wezwanie drużyny parowozowej, lub w obu wypadkach na wezwanie odpowiedniego pracownika służby drogowej.

Wezwanie takie winno być dane dróżnikowi bądź przez wpisanie go do książki służbowej, bądź na oddzielnej kartce, z dokładnem podaniem numeru sygnału, oraz jego znaczenia i z wyraźnym podpisem dającego zlecenie.

38. Wszystkie posterunki na szlaku, zaopatrzone w przyrządy dzwonowe, obowiązane są wpisywać do książek służbowych z dokładnem podaniem czasu, wszystkie sygnały dzwonowe dane, jakoteż otrzymane, z wyjątkiem sygnałów 105, 106, 109, 110, 113, 114 i 120.

d) Stosowanie sygnałów dzwonowych przez drużyny pociągowe

39. W razie zatrzymania pociągu na szlaku, prowadzący pociąg — przy parowozach zaś jadących luzem maszynista — daje sygnały dzwonowe z zachowaniem następujących postanowień:

a) Pociąg został zatrzymany i musi wracać do stacji, z której wyszedł.

W tym wypadku należy zaraz po zatrzymaniu pociągu dać sygnał 115, względnie 116, a tuż przed rozpoczęciem jazdy powrotnej sygnał 111, wzgl. 112, o ile zatrzymanie i cofanie pociągu nie nastąpiło wskutek zbiegnięcia wagonów naprzeciw tego pociągu (patrz niniejszy Dodatek § 105B ust. 46c).

b) Pociąg stanął na szlaku i ma jechać dalej w pierwotnym kierunku, jednak dopiero po upływie czasu wynoszącego więcej niż 10 minut.

W tym wypadku należy zaraz po zatrzymaniu pociągu dać sygnał 115, wzgl. 116, bezpośrednio zaś przed odjazdem sygnał 111, wzgl. 112.

c) Pociąg stanął na szlaku i może jechać dalej, lecz po pozostawieniu części pociągu na szlaku.

W tym wypadku należy zaraz po zatrzymaniu pociągu dać sygnał 115, wzgl. 116 nawet i wówczas, jeżeli postój na szlaku ma wynosić mniej, aniżeli 10 minut, a tuż przed odjazdem przedniej części pociągu sygnał 111, wzgl. 112.

d) Pociąg stanął na szlaku i potrzebuje pomocy.

W tym wypadku należy dać sygnał 115, wzgl. 116, a po upływie jednej minuty, stosownie do potrzeby, sygnał 117, 118 lub 119. Sygnał ten należy w odstępach trzyminutowych tak długo powtarzać, dopóki nie nadejdzie powtórzenie jednego szeregu dźwięków ustalonych dla tego sygnału, jako znak, że sygnał, dawany ze szlaku, jedna ze stacji usłyszała i zrozumiała.

Gdyby szereg uderzeń dzwonowych dany ze stacji, nie odpowiadał dokładnie dawanemu sygnałowi, należy ten sygnał ponawiać aż do otrzymania właściwego powtórzenia.

Stacja wysyłająca parowóz zapowie odejście jego sygnałem 105, 106, 109 lub 110.

Po nadejściu parowozu na miejsce wypadku należy dać sygnał 115, wzgl. 116, przed odjazdem zaś pociągu, lub części tegoż, dać sygnał 111, wzgl. 112.

Jeżeli po daniu sygnału 117, 118 lub 119 przeszkoda została usunięta i pociąg może jechać dalej bez parowozu pomocniczego, lub też przy pomocy parowozu pociągu idącego za nim, tak że żądana pomoc stała się zbędną, wolno pociągowi dalej jechać tylko pod tym warunkiem, jeżeli jeszcze nie nadszedł dzwonowy sygnał, zapowiadający wysłanie parowozu pomocniczego ze stacji, do której pociąg ma jechać, lub o ile w inny sposób nie nadeszła wiadomość, że parowóz pomocniczy z tej stacji nie odszedł. O ile porozumienie się z tą stacją nie jest możliwe, prowadzący pociąg (maszynista) winien wysłać przed pociągiem odpowiedniego pracownika kolejowego z przyborami sygnałowemi i prowadzić za nim pociąg w odległości 700 m.

Przed rozpoczęciem jazdy prowadzący pociąg (maszynista) winien dać sygnał 111, wzgl. 112.

e) Pociąg wysłany ze stacji z przeznaczeniem zatrzymania się na pewnym punkcie szlaku, przybył do tego punktu i stanął.

Jeżeli taki pociąg, mający się zatrzymać na jednym, lub na kilku punktach szlaku, ma następnie jechać w tym samym kierunku do następnej stacji, prowadzący pociąg daje natychmiast po pierwszem zatrzymaniu pociągu na szlaku sygnał 115, wzgl. 116, jeżeli ten postój, lub suma wszystkich przewidzianych postojów na szlaku wynosi więcej niż 10 minut.

Jeżeli natomiast taki pociąg, po ostatniem zatrzymaniu, ma wracać ze szlaku do stacji, z której wyszedł, należy dać sygnał 115, wzgl. 116 natychmiast po pierwszem zatrzymaniu na szlaku, bez względu na długość tego postoju, lub wszystkich przewidzianych postojów razem. Sygnał 111, wzgl. 112 prowadzący pociąg daje w tych wypadkach,

w których był dany sygnał 115 lub 116, dopiero po ostatnim postoju na szlaku przed jazdą, która ma się odbywać już bez zatrzymania, aż do stacji.

40. Jeżeli dróżnik zatrzyma pociąg i zawiadomi prowadzącego pociąg, że zatrzymanie to nastąpiło wskutek sygnału 108 „Wszystkie pociągi zatrzymać", prowadzący pociąg winien przedewszystkiem dać sygnał 115, wzgl. 116, przez co tak obie stacje, jakoteż i służba drogowa uzyskują pewność, że sygnał 108 odniósł swój skutek, i że pociąg został zatrzymany. Sygnał 115, wzgl. 116 należy dać nawet i w tym wypadku, jeżeli pociąg wyjechał ze stacji bez sygnału dzwonowego. Następnie prowadzący pociąg winien stwierdzić, czy przed sygnałem 108 „Wszystkie pociągi zatrzymać" nie było dwóch sygnałów, zapowiadających jazdę dwóch pociągów w przeciwnym kierunku po jednym i tym samym torze. O ileby zaszedł taki wypadek, należy postępować w myśl następnego ust. 41.

Jeżeli natomiast z wyjaśnień dróżnika okaże się, że takiego sygnału nie było, że zatem zachodzi jakaś inna przyczyna zastosowania sygnału 108, prowadzący pociąg winien zarządzić natychmiast dokładne zbadanie całego pociągu przez drużynę konduktorską, celem ustalenia czy w pociągu nie zaszło coś, coby mogło spowodować zastosowanie sygnału 108. Jeżeli w pociągu nie okazało się nic takiego, coby mogło być przeszkodą do dalszej jazdy pociągu i jeżeli i w inny sposób nie można ustalić przyczyny sygnału 108, prowadzący pociąg winien wysłać przed pociągiem odpowiedniego pracownika kolejowego z przyborami sygnałowemi i — nie dając sygnału dzwonowego — zarządzić dalszą jazdę pociągu w odległości 700 m. za tym pracownikiem. Jazda ta ma się odbywać tak ostrożnie, ażeby pociąg mógł być zatrzymany natychmiast w razie, gdyby pracownik idący przed pociągiem dał sygnał 11b „Stój".

Jeżeli natomiast przy badaniu pociągu odkryto jakieś braki, lub uszkodzenie, jak n. p. palące się łożysko, rozluźnienie ładunku na wagonie niekrytym, brak konduktorów, i t. p., co mogłoby dać powód do zastosowania sygnału 108, to należy po usunięciu ujawnionej przeszkody dać sygnał 111, wzgl. 112 i zarządzić dalszą jazdę po upływie trzech minut, jeżeli po tym sygnale nie usłyszy się znowu sygnału 108 „Wszystkie pociągi zatrzymać".

Jeżeli natomiast po daniu sygnału 111, wzl. 112 usłyszy się ponownie sygnał 108 „Wszystkie pociągi zatrzymać", co uważać należy za wskazówkę, że przyczyną pierwotnego zastosowania sygnału 108 nie było uszkodzenie ujawnione w pociągu, tylko inny powód, to prowadzący pociąg winien odwołać dany sygnał sygnałem 115, wzgl. 116 i zarządzić dalszą jazdę pociągu bez dawania sygnału 111, wzgl. 112, po wysłaniu przed pociągiem pracownika kolejowego w myśl poprzedniego przepisu.

41. Jeżeli pociąg został zatrzymany przez dróżnika dlatego, że dróżnik ten słyszał sygnał wskazujący, że po tym samym torze jedzie pociąg z przeciwnego kierunku, prowadzący pociąg winien dać natychmiast sygnał 115, wzgl. 116, odpowiadający kierunkowi jego pociągu. Jeżeli można przypuszczać, że z przeciwnego kierunku nie jedzie żaden pociąg i, że odnośny sygnał dano tylko przez pomyłkę, prowadzący pociąg winien po sygnale 115, wzgl. 116 dać sygnał 111, wzgl. 112. Jeżeli na to nie nadejdzie sygnał 108 „Wszystkie pociągi zatrzymać", prowadzący pociąg winien zarządzić dalszą jazdę pociągu. Jeżeli natomiast po daniu przez prowadzącego pociąg sygnału 111, wzgl. 112 usłyszy się sygnał 108 „Wszystkie pociągi zatrzymać", należy ten sygnał uważać za znak, że z przeciwnego kierunku idzie pociąg po tym samym torze. Prowadzący pociąg ma dać w tym wypadku ponownie sygnał 115, wzgl. 116 i postępować w myśl następnego ust. 42.

42. Jeżeli na szlaku zatrzymano pociąg dlatego, że słyszano dwa dzwonowe sygnały wskazujące, że po tym samym torze jadą dwa pociągi w przeciwnych kierunkach, prowadzący pociąg, celem zatrzymania pociągu idącego z przeciwnego kierunku, winien dać sygnał 108 „Wszystkie pociągi zatrzymać" — jeżeli sygnał ten nie był jeszcze dany — a następnie sygnał 115, wzgl. 116. Przedtem jednak prowadzący pociąg winien zarządzić zabezpieczenie pociągu przez osłonięcie go sygnałami 11a i 11d „Stój" przedewszystkiem z przodu, a następnie i z tyłu.

Jeżeli potem nadejdzie sygnał 115, wzgl. 116 wskazujący, że i pociąg idący z przeciwnego kierunku został zatrzymany, należy niebezpieczeństwo zderzenia się obu pociągów uważać za usunięte. W razie niemożliwości porozumienia się obu prowadzących pociągi między sobą, winien zarządzić cofanie pociągu ten prowadzący pociąg, którego pociąg jest mniej ważny. Od tej zasady wolno odstąpić w tym wypadku, gdyby cofanie pociągu mniej ważnego było połączone z niebezpieczeństwem wskutek wstecznej jazdy na dużym spadku, lub też gdyby pociąg ważniejszy został zatrzymany blisko tej stacji, z której wyjechał naprzeciw mniej ważnego pociągu.

Ten, prowadzący pociąg, który w myśl powyższych zasad ma zarządzić cofanie swego pociągu, winien dać sygnał 111, wzgl. 112 i prowadzić pociąg wstecz w odległości 700 m. za pracownikiem kolejowym wysłanym naprzód z przyborami sygnałowemi, jeżeli zezwolenie na cofanie pociągu nie może być uzyskane w drodze telefonicznej od tej stacji, do której pociąg ma się cofać.

Prowadzący drugi pociąg winien czekać na sygnał dzwonowy dla tego pociągu, który ma się cofać. Dopiero po nadejściu tego sygnału daje on sygnał 111, wzgl. 112 i zarządza dalszą jazdę swego pociągu w ślad za cofającym się pociągiem. Jazda ta winna się odbywać do najbliższego posterunku odstępowego, wzgl. aż do stacji, a to z największą ostrożnością ze względu na cofający się pociąg, przed którym idzie posłaniec.

43. Jeżeli nastąpiło rozerwanie pociągu na szlaku i oderwana tylna część pociągu została zatrzymana, przednia zaś część pociągu pojechała dalej, nie zauważywszy rozerwania się pociągu, jeden z konduktorów znajdujących się na urwanej i zatrzymanej części pociągu winien, osłoniwszy sy-

gnałami oderwaną część pociągu, udać się do najbliższego posterunku, zaopatrzonego w przyrząd dzwonowy i dać sygnał 107 „Wagony zbiegły“, jeżeli przedtem nie dał już kto inny tego sygnału. Po upływie trzech minut należy dać według potrzeby sygnał 117, 118 lub 119, celem sprowadzenia pomocy do zabrania zatrzymanych wagonów.

44. Jeżeli prowadzący pociąg — przy parowozach zaś luzem idących maszynista — nie może osobiście dać sygnałów dzwonowych, w myśl powyższych postanowień, wskutek innych zajęć przy pociągu zatrzymanym na szlaku, winien on danie tych sygnałów poruczyć jednemu z konduktorów, wzgl. pomocnikowi maszynisty, lub wreszcie dróżnikowi. Odnośne polecenie prowadzący pociąg, wzgl. maszynista winien wydać pisemnie, wypisując na kartce, lub w książce służbowej dróżnika numera i znaczenie sygnałów, które mają być dane i podpisując się wyraźnie.

45. Wszystkie sygnały dzwonowe, które prowadzący pociąg, wzgl. maszynista daje sam na szlaku, lub które dano z polecenia jednego z nich, winny być przez prowadzącego pociąg, wzgl. maszynistę wpisane do dziennika pociągowego z podaniem miejsca, z którego sygnał dano, dokładnego czasu dania każdego sygnału, jako też numerów i znaczenia sygnałów.

e) Postanowienia końcowe.

46. Sygnałów dzwonowych nie daje się:

Ze szlaku:

a) jeżeli pociąg został zatrzymany przed sygnałem wjazdowym, lub też przed sygnałem odstępowym, wskutek zajęcia odstępu;

b) jeżeli pociąg stanął na szlaku i po postoju nie wynoszącym więcej jak 10 minut, ma jechać dalej w pierwotnym kierunku, nie pozostawiając wagonów na szlaku;

c) jeżeli zatrzymano pociąg na szlaku wskutek sygnału 107 „Wagony zbiegły“, pociąg zaś ten musi cofać się do stacji, z której odszedł, gdyż ze względu na spadek, lub na kierunek wiatru przewiduje się, że zbiegłe wagony toczą się na przeciw tegoż pociągu (patrz niniejszy dodatek § 105 B. ust. 39a);

d) jeżeli pociąg porusza się na szlaku, nie dochodząc do stacji, czy to celem naładunku, czy wyładunku, czy też celem połączenia rozerwanego pociągu (patrz niniejszy dodatek § 105B. ust. 13);

e) jeżeli pociąg zatrzymany na szlaku wskutek sygnału 108 „Wszystkie pociągi zatrzymać“ ma jechać dalej za wysłanym naprzód pracownikiem kolejowym, nie ustaliwszy przyczyny tego sygnału (patrz niniejszy dodatek § 105 B. ust. 40);

f) jeżeli parowóz popychający zatrzymuje się na szlaku w punkcie, w którym powinien się od pociągu odłączyć i — odłączywszy się na szlaku od pociągu — jedzie do stacji za tym samym pociągiem.

Ze stacji:

jeżeli pociąg ma wyjeżdżać ze stacji na tor zamknięty (patrz niniejszy Dodatek § 105B. poz. 13).
O każdej takiej jeździe po torze zamkniętym należy naprzód zawiadomić tak zwrotniczych, jak i dróżników.

Sygnały na górkach rozrządowych.

Semafory stosowane przy przetaczaniu.

Pokrętna latarnia oszklona szkłem koloru mlecznego z czarną obwódką, w postaci podłużnego ramienia na okrągłej tarczy czarnej z białą obwódką, umieszczonej na maszcie, zwrócona w kierunku spychanego (przetaczanego) pociągu.

Sygnał 105a: „Stój“.

Spychanie (przetaczanie) jest wzbronione.

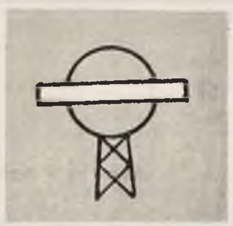
We dnie:

Ramię ustawione poziomo.

W nocy:

Mleczne światło ramienia ustawionego poziomo.





Sygnał 106a: „Spychać powoli“.

We dnie:

Ramię ustawione ukośnie prawym końcem do góry, pod kątem 45°.

W nocy:

Mleczne światło ramienia ustawionego ukośnie prawym końcem do góry, pod kątem 45°.





Sygnał 106b: „Spychać z umiarkowaną szybkością“.

We dnie:

Ramię ustawione pionowo.

W nocy:

Mleczne światło ramienia ustawionego pionowo.





Sygnały na górkach rozrządowych.

1. Semafor stosowany przy przetaczaniu wskazuje:

a) czy spychanie (przetaczanie) jest wzbronione (sygn. 105a);

b) czy spychanie powinno odbywać się powoli, t. j. z szybkością nieprzekraczającą 5 km./godz. (sygn. 106a);

c) czy spychanie powinno odbywać się z umiarkowaną szybkością, t. j. z szybkością nie przekraczającą 20 km./godz. (sygn. 106b).

2. Semafor stosowany przy przetaczaniu ustawia się zasadniczo na grzbiecie górki rozrządowej, obok toru, po którym są spychane wagony, z prawej jego strony, patrząc w kierunku spychania.

3. Jeżeli kilka takich semaforów stoi obok, to każdy z nich służy do sygnalizowania tylko jednego odnośnego toru, po którym wagony są spychane.